Научная библиотека СПбГУ
1000019188

D II 3804.

Д II 3304.

ОСНОВАНІЯ
ОРГАНИЗАЦІИ ТАРИФНАГО ДѢЛА
НА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

СОЧИНЕНІЕ
Николая Гіацинтова.

Ц. 2 р. 50 к.
1280

МОСКВА.
Типо-литографія И. Н. Кушнерева и К°. Пимен. ул., д. Кушнеревой.
1887.

Д II 3804
1 dbl.

ОСНОВАНІЯ

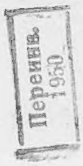
ОРГАНИЗАЦІИ ТАРИФНАГО ДѢЛА

НА ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

875

СОЧИНЕНІЕ

Николая Гіацинтова.



МОСКВА.
Типо-литографія И. Н. Кушнерева и К°, Пименовская ул., д. Кушнеревой.
1887.

Д II 3804
дбл

(Н)

НАУЧНАЯ Б-КА
им. М. Горького
СПбГУ

07-20
18

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Вступленіе. 3

Глава I. Принципъ согласованія провозной платы со стоимостью желѣзнодорожной перевозки. 14

Глава II. Платежная способность товаровъ, какъ основаніе для опредѣленія провозной платы. 37

Глава III. Значеніе въ тарифномъ дѣлѣ соперничества желѣзныхъ дорогъ съ другими путями сообщенія 58

Глава IV. Значеніе соперничества желѣзныхъ дорогъ другъ съ другомъ. 93

Глава V. Соперничество перевозчиковъ на желѣзныхъ дорогахъ, какъ регуляторъ тарифовъ 138

Глава VI. Личный интересъ предпринимателей какъ гарантія правильности тарифовъ. 156

Глава VII. Государственный контроль надъ тарифами 170

Глава VIII. Казенное завѣдываніе тарифами 227

ВСТУПЛЕНІЕ.

Съ двадцатыхъ годовъ нынѣшняго столѣтія желѣзнодорожные вопросы не перестаютъ занимать общество. Громадная затрата капитала, вызванная сооруженіемъ новаго средства сообщенія, соединенныя съ нею перемѣны въ распредѣленіи богатствъ, развитая выпускомъ желѣзнодорожныхъ бумагъ биржевая игра—вотъ тѣ стороны желѣзнодорожнаго дѣла, которыя прежде всего привлекли къ нему всеобщее вниманіе. По мѣрѣ открытія построенныхъ дорогъ для пользованія стало выясняться значеніе ихъ, какъ одного изъ могущественнѣйшихъ орудій культурнаго и хозяйственнаго преуспѣянія: но вмѣстѣ съ тѣмъ обнаружилось, что употребленіе этого орудія—дѣло далеко не легкое, и что оно можетъ принести также не мало вреда при неумѣломъ или недобросовѣстномъ управленіи имъ. Отсюда возникла сложная и трудная задача—организовать эксплуатацію новаго средства сообщенія такъ, чтобы оно дѣйствительно сослужило ту службу, которую оно можетъ выполнить въ силу своихъ техническихъ совершенствъ.

Въ этой общей задачѣ существенную часть составляетъ организація тарифнаго дѣла. Дѣйствительно, при томъ значеніи, которое уже имѣютъ желѣзныя дороги въ современной жизни, и которое постоянно возрастаетъ вслѣдствіе сосредоточенія на нихъ главной массы совершаемыхъ пере-

движеній, желѣзнодорожные тарифы пріобрѣтаютъ самое рѣшительное вліяніе на весь ходъ народнаго хозяйства. Въ полной зависимости отъ тарифовъ находится перевозка такихъ грузовъ, какъ сельско-хозяйственные продукты, топливо, строительные матеріалы, желѣзо и т. п. громоздкіе и малоцѣнные, но наиболѣе важные въ экономической жизни предметы. Тою или другою платой за провозъ этихъ предметовъ опредѣляется возможное направленіе ихъ движенія, возможная дальность перемѣщенія: посредствомъ своихъ тарифныхъ распоряженій желѣзныя дороги могутъ или открыть этимъ грузамъ доступъ въ извѣстный районъ, или исключить ихъ изъ этого района. Располагая тарифами, желѣзныя дороги пріобрѣтаютъ такимъ образомъ власть мѣнять условія хозяйственной дѣятельности пересѣкаемыхъ ими мѣстностей и держать, вслѣдствіе этого, въ своей зависимости благосостояніе цѣлыхъ странъ. Понятно по этому, что обезпеченіе правильности тарифовъ съ общественной точки зрѣнія составляетъ такую же, если не болѣе насущную, потребность, какъ и достиженіе возможнаго совершенства въ самомъ исполненіи перевозокъ.

До настоящаго времени потребность эта остается однако неудовлетворенною.

Какъ въ западной Европѣ, такъ и у насъ установленные на желѣзныхъ дорогахъ тарифы возбуждаютъ постоянныя и многочисленныя жалобы промышленной части населенія. Недовольство вызывается прежде всего формальными несовершенствами принятой системы: неясностью, многочисленностью и многообразіемъ тарифныхъ постановленій, дѣлающими крайне труднымъ вычисленіе стоимости провоза, затѣмъ и болѣе существенными недостатками, каковы: крайняя неустойчивость тарифовъ, неравномѣрность ихъ на разныхъ дорогахъ и въ разныхъ направленіяхъ, несоотвѣтствіе высоты провозной платы съ тѣмъ, что́ должно было бы брать

за провозъ того или другаго товара по условіямъ его производства и сбыта.

Справедливость всѣхъ этихъ нареканій подтверждена была на Западѣ, въ первое же время эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, произведенными правительственными изслѣдованіями ихъ хозяйства; вслѣдствіе этого тарифный вопросъ давно уже составляетъ тамъ предметъ заботъ правительствъ и общества. У насъ неудовлетворительное состояніе тарифовъ вполнѣ выяснено было учрежденною въ 1876 году, подъ предсѣдательствомъ графа Баранова, Коммиссіей для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Разслѣдованіе принесенныхъ жалобъ и изученіе тарифныхъ распоряженій дорогъ привело даже С.-Петербургскую Подкоммиссію, образованную въ составѣ общей Коммиссіи, къ тому заключенію, что въ тарифномъ отношеніи мы находимся едва ли не въ худшемъ положеніи, чѣмъ другія европейскія государства, что у насъ желѣзнодорожная неурядица достигаетъ сравнительно большихъ размѣровъ и что основное зло, заключающееся въ слишкомъ большомъ разнообразіи тарифовъ и въ произволѣ желѣзнодорожныхъ управленій въ дѣлѣ установленія новыхъ тарифовъ и измѣненія или отмѣны прежнихъ пустило у насъ болѣе глубокіе корни *).

Со времени изслѣдованія, произведеннаго Коммиссіей, въ тарифномъ дѣлѣ произошло весьма немного перемѣнъ: можно отмѣтить только двѣ болѣе важныя мѣры, принятыя къ его улучшенію: это—установленіе въ 1883 году общихъ высшихъ нормъ дополнительныхъ сборовъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 26 декабря 1882 года постановленія комитета министровъ, **) и введеніе Министерствомъ Путей Сообщенія общей обязательной для всѣхъ дорогъ номенклату-

*) „Докладъ с.-петербургской подкоммиссіи“, стр. 16.

**) „Указатель правительственныхъ распоряженій по министерству путей сообщенія“ 1883 г., стр. 44.

ры съ алфавитнымъ спискомъ товаровъ *). Но эти улучшенія не могли устранить даже формальныхъ недостатковъ тарифовъ, и они по-прежнему представляются до такой степени неясными и запутанными, что примѣненіе ихъ затрудняетъ не только товарохозяевъ, но даже и желѣзнодорожныхъ агентовъ. Что же касается до произвола желѣзныхъ дорогъ въ измѣненіяхъ провозной платы, до несоотвѣтствія этой платы съ интересами промышленниковъ и торговцевъ, то въ этомъ отношеніи все осталось по-старому и жалобы на эти недостатки теперь не менѣе громки, чѣмъ во время работъ Коммиссіи.

Нашъ новый желѣзнодорожный законъ, явившійся результатомъ трудовъ Коммиссіи и положившій основаніе къ упорядоченію отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ, не произвелъ существенныхъ измѣненій въ разсматриваемой отрасли желѣзнодорожнаго хозяйства. Государственный совѣтъ при утвержденіи проекта закона, выработаннаго Коммиссіей, сталъ на ту точку зрѣнія, что принадлежащія желѣзнодорожнымъ обществамъ, въ силу данныхъ имъ концессій и ихъ уставовъ, имущественныя права не могутъ быть нарушены или ограничены безъ согласія на то самихъ названныхъ установленій, и что поэтому ни какія постановленія, клонящіяся къ колебанію присвоенныхъ имъ имущественныхъ правъ, не должны имѣть мѣста въ издаваемомъ законѣ **). Эта основная точка зрѣнія привела къ тому, что Высочайше утвержденный 12 іюня 1885 года Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ оставилъ тарифное дѣло въ сторонѣ и вполнѣ уклонился отъ его регламентаціи, провозгласивъ только тотъ принципъ, что провозная плата должна быть исчисляема согласно за-

*) „Указатель“ 1884 г., стр. 121.

**) „Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ изложеніемъ бывшихъ при разсмотрѣніи онаго въ Государственномъ Совѣтѣ сужденій“. С.-Петербургъ, 1886 г., стр. 3—4.

коннодѣйствующимъ и опубликованнымъ тарифамъ (ст. 68 Устава), и что всякія частныя соглашенія объ уступкахъ противъ тарифовъ воспрещаются (ст. 71), равно какъ и всякіе произвольные поборы внѣ платежей, установленныхъ тарифами и правилами о дополнительныхъ сборахъ (ст. 72). Единственная статья первоначальнаго проекта, предполагавшая ввести точное правило о порядкѣ установленія тарифовъ—статья 130, проводившая тотъ принципъ, что тарифъ окружнаго пути не долженъ быть ниже тарифовъ кратчайшаго пути,—была отвергнута Государственнымъ Совѣтомъ *). Такимъ образомъ до настоящаго времени упорядоченіе тарифнаго дѣла все еще составляетъ у насъ задачу будущаго. Едва ли, однако, рѣшеніе этой задачи можетъ быть отложено надолго.

Тарифная неурядица могла удерживаться въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ до тѣхъ поръ, пока всѣ отношенія желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ находились въ такомъ же неустроенномъ и неопредѣленномъ положеніи: она была естественною принадлежностью этого неустройства. Но разъ юридическая сторона отношеній, возникающихъ изъ перевозки, будетъ подчинена тѣмъ началамъ законности и порядка, которыя проводятся Уставомъ 12 іюня 1885 года, и экономическая сторона этихъ отношеній необходимо должна подвергнуться пересмотру: начатое дѣло правильной организаціи желѣзнодорожнаго хозяйства не можетъ остановиться на полпути,—оно должно быть доведено до конца.

Министерство путей сообщенія уже сдѣлало попытку улучшить положеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на основаніи полномочій, предоставленныхъ ему статьями 10 и 12 Общаго Устава. Пользуясь тѣмъ, что въ частныхъ уставахъ желѣзнодорожныхъ обществъ нѣтъ указаній о правахъ ихъ

*) „Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ изложеніемъ сужденій Государственнаго Совѣта“, стр. 177.

по установленію тарифовъ прямаго сообщенія, и что на основаніи указанныхъ статей закона Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ предоставлено право утвержденія договоровъ о прямомъ сообщеніи дорогъ другъ съ другомъ и съ другими перевозочными предпріятіями, оно предъявило дорогамъ, прилегающимъ къ западной окраинѣ, требованіе представить на утвержденіе тарифы заграничныхъ сообщеній, дабы предоставить правительству возможность привести ихъ въ соотвѣтствіе съ общей таможенной политикой государства. Попытка эта встрѣтила горячій протестъ со стороны частныхъ дорогъ, возражавшихъ противъ принятаго Министерствомъ толкованія указанныхъ статей закона и оспаривавшихъ его право вмѣшательства въ тарифныя распоряженія *). Возбужденный такимъ образомъ юридическій вопросъ получилъ однако разрѣшеніе въ пользу Министерства, и желѣзнодорожнымъ обществамъ предписано подчиниться его требованіямъ (Высочайше утвержденное 16-го іюля 1886 года положеніе Комитета Министровъ). Пока трудно еще сказать, насколько этотъ первый опытъ вмѣшательства въ тарифное дѣло послужитъ къ улучшенію его, и если послужитъ, то будетъ ли Министерство имѣть возможность тѣмъ же путемъ воздѣйствовать и вообще на тарифную систему нашихъ дорогъ. Но, во всякомъ случаѣ, сдѣланный нынѣ шагъ свидѣтельствуетъ о томъ, что на тарифное дѣло обращено серьезное вниманіе правительства, и что правительство приняло рѣшимость что-нибудь сдѣлать и для его организаціи. Такая рѣшимость имѣетъ огромное значеніе, ибо какъ бы ни были ограничены тѣ измѣненія, исполненіе которыхъ первоначально будетъ потребовано правительствомъ, они немн-

*) Журналы Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ за 1886 годъ, помѣщенные въ журналѣ „Инженеръ“ изд. Министерства Пут. Сообщ. и постановленіе XXIII Общаго Съѣзда представителей русскихъ жел. дор. (Протоколъ стр. 45—52).

нуемо повлекутъ за собой, въ силу неразрывной связи, существующей между всѣми тарифами, дѣйствующими на извѣстной сѣти дорогъ, необходимость новыхъ измѣненій и приведутъ такимъ образомъ къ пересмотру и передѣлкѣ всей тарифной системы. Едва ли поэтому мы ошибемся, если признаемъ, что тарифный вопросъ становится у насъ вопросомъ очереднымъ.

Все сказанное приводитъ къ тому убѣжденію, что представляется не лишеннымъ интереса и своевременнымъ выяснить, что можно и что должно сдѣлать для правильной постановки тарифнаго дѣла.

Западноевропейская литература уже много занималась разъясненіемъ этихъ вопросовъ. Принципы тарифнаго дѣла подвергались тамъ разработкѣ и въ общихъ трактатахъ по политической экономіи, какъ у Wagner'a—въ его „Lehrbuch der Politischen Oekonomie“ (Finanzwissenschaft), у Schäffle—въ „Handbuch der Politischen Oekonomie“, такъ и въ сочиненіяхъ, посвященныхъ спеціально изученію желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ сочиненія: Sax'a—„Die Verkehrsmittel in Volks und Staatswirthschaft“, Jacqmin'a—„De l'exploitation des chemins de fer“, Cohn'a—„Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik“, такъ наконецъ и въ цѣлой спеціальной тарифной литературѣ, представителями которой можно назвать: Lehr'a—„Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol“, Michaelis'a—„Die Differenzialtarife der Eisenbahnen“, Schreiber'a—„Das Tarifwesen der Eisenbahnen“, Perrot'a съ цѣлымъ рядомъ брошюръ, какъ „Die Differentialtarife der Eisenbahnen“, „Der Wagenraumtarif“ и др. Несмотря однако на всю массу сдѣланной работы, тарифный вопросъ въ теоріи, какъ и въ практикѣ, не можетъ считаться рѣшеннымъ и до сего времени нельзя указать такихъ основаній для организаціи тарифнаго дѣла, которыя могли бы считаться общепринятыми.

У насъ желѣзнодорожные тарифы оставались пока достояніемъ періодической прессы, какъ выразительницы всеобщаго недовольства ими. Въ послѣднее время забота объ организаціи ихъ вызвала нѣсколько статей въ спеціальныхъ техническихъ журналахъ: „Желѣзнодорожное Дѣло“ и „Инженеръ“—изданіе Министерства Путей Сообщенія и Кіевскій—статей, касающихся, главнымъ образомъ, техническихъ сторонъ вопроса. Затѣмъ начали появляться отдѣльныя брошюры, преимущественно полемическаго характера, съ требованіями полной реформы тарифнаго дѣла и передачи дорогъ государству, какъ напримѣръ, брошюры г. Лангвилла—„О желѣзнодорожныхъ тарифахъ въ Россіи“, г. Токарскаго—„Желѣзнодорожная монополія“. Но систематической разработкѣ тарифный вопросъ у насъ почти не подвергался, и съ такимъ характеромъ мы имѣемъ только одно изслѣдованіе г. Витте—„Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ по перевозкѣ грузовъ“. Кіевъ 1883. Эта работа имѣетъ несомнѣнно наиболѣе серьезное значеніе въ нашей тарифной литературѣ, во-первыхъ, какъ изложеніе тѣхъ основаній, по которымъ въ дѣйствительности устанавливаются тарифы на нашихъ дорогахъ, и, во-вторыхъ, какъ первое изслѣдованіе важнѣйшихъ сторонъ тарифнаго дѣла: конкурренціи въ желѣзнодорожной промышленности, значенія расходовъ эксплуатаціи, вопроса о государственномъ вмѣшательствѣ и т. п. Всѣ эти вопросы въ сочиненіи г. Витте изложены съ большою ясностью, по нѣкоторымъ изъ нихъ авторъ даетъ такія рѣшенія, съ которыми нельзя не согласиться, и въ общемъ разсматриваемая книга представляетъ весьма послѣдовательное и цѣльное построеніе тарифной системы на принятыхъ авторомъ основаніяхъ. Съ конечными выводами этого сочиненія однако трудно согласиться: преобладаніе у г. Витте взгляда на желѣзныя дороги какъ на коммерческое предпріятіе и недостаточное вниманіе къ исторіи тарифнаго дѣла привели

его къ указанію такого пути для рѣшенія тарифнаго вопроса, который представляется, по моему мнѣнію, и не вѣрнымъ, и опаснымъ.

Задача настоящаго изслѣдованія та же, что и у г. Витте: изученіе принциповъ, которыми должно руководствоваться при организаціи тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ, но точка зрѣнія нѣсколько иная: я смотрю на желѣзныя дороги какъ на учрежденіе государственное, призванное прежде всего служить интересамъ общимъ, отсюда и мѣриломъ достоинства тарифовъ я принимаю не столько выгодность ихъ для желѣзныхъ дорогъ, сколько соотвѣтствіе ихъ съ нуждами государства и тѣхъ лицъ, которыя пользуются желѣзными дорогами. Такая точка зрѣнія оправдывается тѣмъ соображеніемъ, что въ настоящее время по преимуществу на желѣзныхъ дорогахъ лежитъ удовлетвореніе общественной потребности въ передвиженіи, и что желѣзныя дороги такимъ образомъ являются главнымъ, а во многихъ случаяхъ и исключительнымъ средствомъ сообщенія, какимъ въ былое время были большія проѣзжія дороги. Значеніе государственнаго учрежденія за этими послѣдними никогда не подвергалось сомнѣнію: еще Адамъ Смитъ считалъ сооруженіе и содержаніе дорогъ обязанностью государства наровнѣ съ заботой объ учрежденіяхъ для обороны страны, для отправленія правосудія, для просвѣщенія населенія *); поэтому и желѣзныя дороги, какъ пути сообщенія, неоспоримо должны быть признаваемы учрежденіемъ государственнымъ. Если въ настоящее время преобладаетъ противоположный взглядъ, то это объясняется тѣмъ, что желѣзныя дороги не только являются путями сообщенія, но представляютъ также перевозочное предпріятіе, работающее для удовлетворенія частныхъ потребностей отдѣльныхъ лицъ. Нельзя

*) *Adam Smith.* De la richesse des nations. Trad. de Germain Garnier, t. III, p. 65.

однако допустить, чтобы исполненіе обязанностей такого предпріятія могло измѣнить основной характеръ желѣзныхъ дорогъ. Перевозочное предпріятіе во всякомъ случаѣ является только принадлежностью рельсоваго пути сообщенія. Связь его съ дорогой оправдывается соображеніями удобства и выгоды, но, несомнѣнно, при организаціи хозяйства цѣлаго, образовавшагося изъ такого соединенія государственн учрежденія съ коммерческимъ предпріятіемъ, преобладаніе должны имѣть принципы учрежденія, какъ главнаго; принципы же коммерческаго предпріятія могутъ быть усвоены только въ такой мѣрѣ, въ какой они не противорѣчатъ основному характеру учрежденія и не препятствуютъ достиженію поставленныхъ ему цѣлей.

Представляя читателю результаты изученія тарифнаго вопроса съ этой основной точки зрѣнія, считаю необходимымъ сдѣлать нѣсколько оговорокъ относительно предѣловъ моего изслѣдованія. Въ настоящемъ сочиненіи я останавливаюсь на грузовыхъ тарифахъ дорогъ, во-первыхъ, въ виду особаго значенія товарныхъ перевозокъ въ желѣзнодорожномъ и общественномъ хозяйствѣ, и, во-вторыхъ, въ виду того, что въ этомъ отдѣлѣ тарифовъ всего рѣшительнѣе проявляется власть желѣзныхъ дорогъ надъ движеніемъ. Дѣйствительно, въ то время, какъ въ пассажирскомъ движеніи вопросъ о размѣрѣ провозной платы рѣшается самимъ пассажиромъ, которому всегда представляется возможность выбора нѣсколькихъ нормъ и въ извѣстной степени возможность согласованія вносимой имъ платы съ его платежною способностью и съ его требованіями удобствъ, въ товарномъ движеніи плата прямо назначается желѣзною дорогой вполнѣ точно и грузохозяинъ обязанъ подчиниться ей. Этотъ обязательный характеръ товарныхъ тарифовъ заставляетъ съ особенною осторожностью относиться къ установленію ихъ и дѣлаетъ правильное построеніе системы грузовыхъ тарифовъ особенно важнымъ.

Но выясненіе тарифнаго вопроса и въ этой ограниченной области грузоваго движенія представляется дѣломъ крайне труднымъ. Прежде всего оно осложняется тѣмъ, что грузовое движеніе далеко не однородно: перевозки грузовъ военныхъ, почтовыхъ и грузовъ коммерческаго движенія по различію цѣлей, для которыхъ совершается передвиженіе, настолько отличаются другъ отъ друга, что примѣнить одну и ту же систему тарифовъ къ тѣмъ, другимъ и третьимъ представляется вполнѣ невозможнымъ. Затѣмъ при построеніи тарифной системы является рядъ вопросовъ техническихъ о томъ, какимъ способомъ провести тотъ или другой принципъ, какъ согласовать дѣйствующіе тарифы съ принятыми основаніями. Наконецъ, возникаетъ юридическій вопросъ о пріобрѣтенныхъ правахъ государства, общества и желѣзныхъ дорогъ,—правахъ, которыя могутъ поставить препятствія къ достиженію цѣлей, указываемыхъ экономическими соображеніями. Я не беру на себя разсмотрѣніе всего тарифнаго вопроса въ этомъ его объемѣ. Стремясь къ выясненію того, что должно быть сдѣлано для улучшенія тарифнаго дѣла, я оставляю въ сторонѣ вопросъ о пріобрѣтенныхъ правахъ, такъ какъ то или другое рѣшеніе его можетъ имѣть вліяніе лишь на способъ дѣйствія для достиженія предположенной цѣли, но никакъ не вліяетъ ни на эту цѣль, ни на необходимость ея достиженія. При такомъ изученіи тарифнаго вопроса исключительно съ точки зрѣнія цѣлесообразности того или другаго способа построенія тарифовъ, я ограничиваюсь тарифами коммерческаго движенія, какъ наиболѣе сложными и могущими возбудить больше всего споровъ и недоразумѣній. И, наконецъ, въ этой области я не касаюсь техническихъ вопросовъ, какъ не имѣющихъ общаго интереса.

ГЛАВА I.

Принципъ согласованія провозной платы со стоимостью желѣзнодорожной перевозки.

Первоначальную организацію тарифное дѣло получило въ то время, когда еще недостаточно выяснены были ни значеніе желѣзныхъ дорогъ въ хозяйственной жизни, ни особенности желѣзнодорожнаго хозяйства. Неудивительно поэтому, что государственная власть, устанавливавшая первыя основанія для эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, оказалась неспособною дать опредѣленное направленіе дѣятельности частныхъ предпринимателей, въ руки которыхъ большею частью попало новое средство сообщенія. Правительства, правда, ставили хозяевамъ рельсовыхъ путей нѣкоторыя ограниченія для свободы распоряженія провозною платой, но въ сущности ограниченія эти—въ формѣ ли предѣльныхъ тарифовъ, въ формѣ ли подчиненія тарифныхъ распоряженій административному надзору—были, какъ мы увидимъ ниже, большею частью чисто-формальными, кажущимися, и въ дѣйствительности желѣзнодорожнымъ дѣятелямъ предоставлено было устроить тарифное дѣло вполнѣ по своему усмотрѣнію.

Пользуясь такою свободой, сами эти дѣятели стояли передъ дѣломъ совершенно новымъ, съ особенностями котораго приходилось знакомиться впервые изъ практики. Для нихъ ясна была только одна основная цѣль: эксплуатировать дорогу такъ, чтобы она давала возможно большую прибыль; затѣмъ

въ достиженіи этой цѣли каждый руководствовался своими личными соображеніями и употреблялъ свои собственные пріемы. Результатомъ такого положенія дѣла явилась крайне запутанная и сложная система тарифовъ. Какъ самое общее основаніе для опредѣленія провозной платы, всюду были установлены такъ-называемые классификаціонные или нормальные тарифы, сущность которыхъ заключается въ томъ, что всѣ перевозимые товары распредѣляются по извѣстному числу классовъ, и для каждаго класса назначается опредѣленная ставка за провозъ извѣстнаго количества груза на извѣстное разстояніе. Уже въ этихъ тарифахъ замѣчалось большое разнообразіе, такъ какъ разныя дороги устанавливали разныя классификаціи и принимали различныя ставки для однихъ и тѣхъ же классовъ. Но система классификаціонныхъ тарифовъ дополнялась еще большимъ количествомъ особыхъ соглашенныхъ тарифовъ для перевозокъ въ извѣстныхъ направленіяхъ или между извѣстными пунктами по нѣсколькимъ дорогамъ и массой другихъ спеціальныхъ тарифовъ, устанавливавшихся какъ во внутреннемъ сообщеніи одной дороги, такъ и между нѣсколькими дорогами.

Въ установленныхъ дорогами нормальныхъ тарифахъ можно было еще усмотрѣть нѣкоторыя общія основанія, каковы: построеніе классификацій по цѣнности грузовъ, согласованіе съ этою цѣнностью высоты назначаемыхъ за провозъ единичныхъ ставокъ, сообразованіе разсчета провозной платы съ вѣсомъ груза и протяженіемъ проходимаго пути. Отъ этихъ основаній часто дѣлались отступленія: въ классификаціяхъ во многихъ случаяхъ нарушался самый основной принципъ цѣнности товаровъ отнесеніемъ болѣе дешевыхъ предметовъ къ высшему классу сравнительно съ болѣе дорогими; номенклатура грузовъ была вообще настолько неясна, что съ одной стороны нерѣдко трудно было опредѣлить къ какому классу долженъ относиться данный товаръ, а съ другой—приходи-

лось иногда къ однороднымъ грузамъ примѣнять различной высоты ставки безъ всякихъ основаній, которыя могли бы оправдать такое различіе; но во всякомъ случаѣ въ нормальныхъ тарифахъ представлялась возможность разобраться и видна была хотя какая-нибудь система. Нельзя сказать того же о спеціальныхъ тарифахъ: въ этихъ тарифахъ дѣлались всевозможныя отступленія отъ общихъ принятыхъ для вычисленія провозной платы основаній и они представляли полнѣйшій хаосъ. Какъ оправданіе для установленія этихъ тарифовъ, выставлялись въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разнообразныя соображенія: дальность перевозки груза, при которой онъ не могъ бы вынести непониженнаго тарифа, одновременное предъявленіе къ отправкѣ значительныхъ партій, какъ болѣе удобная и выгодная для дорогъ работа, ограниченіе отвѣтственности за грузъ, перевозка въ томъ направленіи, въ которомъ вагоны идутъ пустые и т. п.; но, по существу, установленіе провозной платы зависѣло, главнымъ образомъ, отъ соображеній соперничества съ другими дорогами и другими путями сообщенія, отъ стремленія развить перевозку того или другаго товара, отъ желанія поддержать извѣстную отрасль торговли, иногда прямо извѣстное промышленное предпріятіе,—однимъ словомъ, отъ такихъ мотивовъ, которыхъ нельзя ни предугадать, ни систематизировать.

Какъ я уже сказалъ выше, такое состояніе тарифнаго дѣла вызвало всеобщее недовольство какъ своею запутанностью, такъ и недостатками по существу, естественно сопровождавшими столь случайное и направленное исключительно къ выгодамъ дорогъ составленіе тарифовъ. Въ возникшемъ отсюда стремленіи исправить тарифы и преобразовать ихъ такъ, чтобы они удовлетворяли требованіямъ общества, рядомъ съ предположеніями чисто-формальныхъ улучшеній возникла теорія, требующая полной реформы тарифнаго дѣла и измѣненія самаго

основанія, принятаго для опредѣленія провозной платы. Теорія эта играетъ весьма важную роль въ агитаціи противъ дѣйствующихъ тарифовъ, и тарифъ, построенный по принимаемому ею принципу, постоянно выдвигается, какъ единственно-естественный для желѣзныхъ дорогъ; поэтому въ изслѣдованіи по тарифному вопросу прежде всего представляется необходимымъ разсмотрѣть эту теорію и выяснить, насколько въ самомъ дѣлѣ принятіемъ ея можетъ быть разрѣшенъ тарифный вопросъ.

Исходною точкой этой теоріи служитъ взглядъ, прямо противоположный тому, который усвоенъ былъ практическими дѣятелями: въ то время, какъ эти послѣдніе ставили себѣ задачей получить отъ дорогъ возможную прибыль, сторонники реформы остановились на той мысли, что въ интересахъ общества, которому должны служить желѣзныя дороги, лежитъ, чтобы передвиженіе грузовъ обходилось возможно дешевле, поэтому они выдвинули то коренное правило, что плата за провозъ должна только окупать расходы на совершеніе перевозокъ, что она никакъ не можетъ служить средствомъ къ обогащенію частныхъ лицъ, сдѣлавшихся хозяевами новаго средства сообщенія, и что поэтому естественнымъ основаніемъ для вычисленія тарифовъ должна служить стоимость производства перевозки.

Въ наиболѣе чистомъ видѣ разсматриваемую теорію мы находимъ у Шеффле. Писатель этотъ при изложеніи основаній тарифнаго дѣла въ своемъ сочиненіи „Das gesellschaftliche system der menschlichen Wirthschaft (т. II стр. 239 и слѣд.) въ основу своихъ выводовъ кладетъ ту мысль, что для обезпеченія существованія желѣзныхъ дорогъ необходимо поддерживать равновѣсіе между расходами и доходами предпріятія. По его словамъ, въ перевозочной промышленности, будетъ ли она дѣломъ частныхъ лицъ или государства, размѣръ издержекъ, по крайней мѣрѣ въ среднемъ разсчетѣ, долженъ

Гос. Ун-т
07 - 2
18

держаться въ предѣлахъ получаемаго отъ предпріятія дохода, и, обратно, высота тарифа не должна опускаться ниже данной и не допускающей дальнѣйшаго пониженія стоимости центнеро-мили или пассажиро-мили.

Это основное правило въ тарифномъ дѣлѣ должно быть примѣнено, по его мнѣнію, такимъ образомъ, что для перевозокъ каждаго рода товаровъ должны быть точно опредѣлены спеціально вызываемыя ими издержки, и эти издержки должны быть приняты за норму провозной платы. Смотря на тарифы съ такой точки зрѣнія, Шеффле возстаетъ противъ всякихъ облегченій для движенія какихъ-либо грузовъ на счетъ другихъ: народнохозяйственное регулированіе тарифовъ, говоритъ онъ, должно ставить себѣ задачей: періодически опредѣлять особую стоимость перевозки отдѣльныхъ видовъ перевозимыхъ товаровъ при предположеніи достижимой напряженности движенія ихъ и всякаго рода дополнительные сборы сверхъ этой стоимости разлагать равномѣрно на всѣ виды перевозокъ. Спеціальныя пониженія для угля, руды и т. п. грузовъ, для мѣстнаго движенія или для увеселительныхъ поѣздокъ, при неизмѣнной высотѣ общаго тарифа, пониженія, идущія ниже спеціальной стоимости перевозки, онъ признаетъ съ народнохозяйственной точки зрѣнія недопустимыми. Единственнымъ основаніемъ для отступленій отъ общей нормы провозной платы въ сторону пониженія Шеффле признаетъ уменьшеніе по какой-либо причинѣ стоимости данной перевозки; съ этой точки зрѣнія онъ допускаетъ существованіе такъ-называемыхъ дифференціальныхъ тарифовъ (тарифовъ съ уменьшающеюся пудоверстной ставкой по мѣрѣ увеличенія пробѣга груза), но только въ той мѣрѣ, въ какой они имѣютъ основаніемъ уменьшеніе стоимости перевозки при пробѣгѣ грузомъ большихъ протяженій: дифференціальный тарифъ дѣлается, по его мнѣнію, несправедливымъ съ той минуты, какъ „разница между нормальнымъ

и дифференціальнымъ тарифомъ превыситъ разницу въ стоимости перевозки въ сообщеніи, пользующемся дифференціальнымъ тарифомъ сравнительно съ тѣмъ, которое имъ не пользуется". Для установленія тарифной системы на указанныхъ основаніяхъ Шеффле предлагаетъ такой способъ: какъ для государственныхъ, такъ и для частныхъ дорогъ должна быть опредѣлена, путемъ тщательнѣйшаго изслѣдованія, стоимость перевозки всѣхъ различныхъ видовъ перевозимыхъ предметовъ, при предположеніи такого массоваго движенія грузовъ, какое только можно считать осуществимымъ. По найденнымъ такимъ образомъ нормамъ долженъ быть опредѣленъ максимальный тарифъ обществъ желѣзныхъ дорогъ и нормальный тарифъ государственныхъ дорогъ. Дефицитъ въ чистомъ доходѣ, который долженъ образоваться въ періодъ времени, пока пониженіе тарифа увеличитъ движеніе грузовъ до предположенныхъ размѣровъ, долженъ быть принятъ на счетъ государственнаго казначейства, на казенныхъ дорогахъ непосредственно, на частныхъ—посредствомъ субвенцій желѣзнодорожнымъ обществамъ. Установленіе тарифовъ болѣе низкихъ, чѣмъ максимальный—дифференціальныхъ, партикулярныхъ, абонементныхъ—должно быть предоставлено коммерческимъ соображеніямъ эксплуатирующихъ предпріятій. Максимальный тарифъ, но только онъ одинъ, долженъ подвергаться періодическому пересмотру при посредствѣ самостоятельнаго спеціально-желѣзнодорожнаго учрежденія и народнаго представительства.

Такова въ общихъ чертахъ предлагаемая система тарифовъ. Съ перваго взгляда она представляется дѣйствительно весьма стройною, простою и цѣлесообразною; при ближайшемъ разборѣ достоинства эти оказываются однако далеко не въ той мѣрѣ присущими ей, какъ бы это казалось.

Прежде всего представляются затрудненія къ практическому осуществленію согласованія провозной платы со стои-

мостью провоза, и это столь простое съ перваго взгляда дѣло оказывается весьма сложнымъ. Первое препятствіе для разрѣшенія этой задачи является въ томъ, что общая сумма расходовъ желѣзнодорожнаго предпріятія въ теченіе извѣстнаго періода, напримѣръ годоваго, оказывается, какъ справедливо замѣчаетъ г. Витте *), величиной не поддающеюся вполнѣ точному исчисленію. Затраты, произведенныя въ данную минуту, могутъ, дѣйствительно, приносить соотвѣтствующія услуги въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго времени; такъ, затраты на постройку зданій, на укладку рельсъ, однажды произведенныя, продолжаютъ приносить пользу въ теченіи долгихъ лѣтъ. Такимъ образомъ самый общій итогъ издержекъ даннаго года не представляетъ изъ себя совокупности расходовъ, потребныхъ для производства суммы перевозокъ, совершенныхъ въ тотъ же періодъ времени, а представляетъ издержки, которыя должны частью падать на эти перевозки, частью на другія, имѣющія совершиться впослѣдствіи. Отсюда уже съ перваго шага возникаетъ необходимость искусственнаго и большею частью лишь приблизительнаго вычисленія той общей суммы расходовъ, которая должна быть распредѣлена между перевозками періода, взятаго для вычисленія стоимости провоза.

Допустимъ однако, что помощію извѣстныхъ бухгалтерскихъ пріемовъ и распредѣленія по опыту на извѣстное число лѣтъ тѣхъ расходовъ, вліяніе которыхъ имѣетъ длительный характеръ, можно достигнуть достаточной для практическихъ цѣлей точности въ опредѣленіи этого перваго основанія для разсматриваемаго вычисленія. Тутъ возникаетъ другое затрудненіе: какъ распредѣлить годовыя издержки предпріятія между всѣми совершаемыми перевозками? Еслибы результатомъ

*) *Witte.* „Принципы желѣзнодорожн. тарифовъ по перевозкѣ грузовъ“, стр. 116—117.

работы желѣзной дороги являлся совершенно однородный продуктъ, вполнѣ однообразное передвиженіе одинаковаго груза, то распредѣленіе издержекъ могло бы совершаться легко: простымъ дѣленіемъ ихъ на число единицъ вѣса груза и пройденнаго разстоянія, какъ элементовъ, вызывающихъ работу и затраты. Но, разсматривая различныя перевозки, мы увидимъ, что это единицы далеко не однородныя, и что такое простое дѣленіе, о которомъ мы только-что говорили, не можетъ быть допущено.

Здѣсь прежде всего нужно имѣть въ виду, что работа желѣзной дороги соразмѣряется не только съ вѣсомъ перевозимаго товара—съ полезнымъ грузомъ, но также и съ мертвымъ грузомъ: вѣсомъ вагоновъ, въ которыхъ совершается перевозка, машинъ, служащихъ для передвиженія, — вѣсомъ, который, въ силу техническихъ требованій, представляется весьма значительнымъ сравнительно съ полезнымъ грузомъ *). Въ этомъ обстоятельствѣ кроется первая и важнѣйшая причина различій въ стоимости совершаемыхъ перевозокъ, такъ какъ передвиженіе различныхъ грузовъ, одинаковыхъ по вѣсу и на одинаковое разстояніе, нерѣдко сопряжено съ перемѣщеніемъ различныхъ количествъ мертваго груза или въ силу физическихъ свойствъ этихъ грузовъ, дающихъ возможность въ одномъ случаѣ нагрузить подвижной составъ до полной его подъемной силы и требующихъ въ другихъ случаяхъ постановки въ поѣздъ большаго количества вагоновъ съ незначительнымъ по ихъ подъемной силѣ грузомъ,—или вслѣдствіе обстоятельствъ случайныхъ, позволяющихъ иногда воспользоваться подвижнымъ составомъ, перевозка котораго должна бы совершиться независимо отъ перевозки даннаго груза, а въ другихъ случаяхъ требующихъ передвиженія вагоновъ не только въ сторону перемѣ-

*) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I, стр. 229.

щенія груза, но также и перевозки ихъ въ обратномъ направленіи порожнемъ. Но, кромѣ этой причины, стоимость перевозки измѣняется также и подъ вліяніемъ другихъ обстоятельствъ: родъ груза оказываетъ такое вліяніе, такъ какъ нѣкоторые грузы требуютъ особаго устройства вагоновъ или особыхъ приспособленій въ нихъ *); быстрота перевозки является въ этомъ отношеніи очень серьезнымъ факторомъ, ибо помимо того, что расходъ топлива опредѣляется въ значительной степени быстротой движенія **), самыя условія движенія поѣздовъ большой и малой скорости весьма различны, и для большой скорости необходимо устраивать такія приспособленія, безъ которыхъ могло бы совершаться безпрепятственно движеніе товарныхъ поѣздовъ ***); время, въ которое совершается перевозка, не можетъ не оказывать извѣстнаго вліянія, въ виду того, что расходъ на топливо зимой значительнѣе, чѣмъ лѣтомъ ****).

Я не буду здѣсь входить въ подробный анализъ различныхъ условій, видоизмѣняющихъ стоимость провоза. Изъ сказаннаго уже съ достаточною ясностью вытекаетъ, что перевозки нельзя принимать за однородныя единицы, и что, слѣдовательно, зная размѣръ расходовъ на всю совокупность ихъ, нельзя распредѣлить этотъ расходъ между ними равномѣрно, а нужно сдѣлать пропорціональное дѣленіе сообразно съ цѣлымъ рядомъ элементовъ, вліяющихъ на уменьшеніе или увеличеніе доли общихъ издержекъ, падающей на ту или другую перевозку.

Отсюда возникаетъ весьма сложная задача: какъ произвести это дѣленіе, какъ оцѣнить вліяніе всѣхъ разнообразныхъ факторовъ, опредѣляющихъ стоимость провоза того или дру-

*) Тамъ же, т. I стр. 195.
**) Тамъ же, стр. 218.
***) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 413.
****) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I стр. 219.

гаго груза, и какъ въ цифрахъ выразить это вліяніе? Въ извѣстной степени допускаетъ еще такую оцѣнку вліяніе мертваго груза, вызываемаго физическими свойствами перевозимаго предмета, въ виду того, что это вліяніе опредѣляется постоянными причинами, но гораздо менѣе уловимо вліяніе другихъ указанныхъ обстоятельствъ ибо эти обстоятельства подвержены большимъ перемѣнамъ. Задача эта тѣмъ болѣе трудна, что при опредѣленіи стоимости извѣстной, дѣйствительно совершонной, перевозки всегда приходится имѣть дѣло съ сочетаніемъ различныхъ причинъ, дѣйствующихъ нерѣдко прямо противоположно другъ другу, такъ что увеличеніе стоимости провоза, вызываемое одною причиной въ извѣстной мѣрѣ парализуется другою. Въ литературѣ, посвященной тарифному вопросу, были дѣлаемы попытки такихъ вычисленій и дѣлаются до сихъ поръ: такъ, извѣстны по этому вопросу работы Барихара *), Вагнера **) и др.; но всѣ эти попытки встрѣчаютъ весьма серьезныя затрудненія въ томъ, что нѣтъ такой естественной единицы, которой были бы сонзмѣримы всѣ желѣзнодорожныя перевозки. Принимая за такую единицу валовой вѣсъ, какъ Барихаръ, или идеальный, какъ Вагнеръ, путемъ цѣлаго ряда сложныхъ формулъ, основанныхъ какъ на статистическихъ данныхъ о перевозкѣ, такъ и на различныхъ оцѣнкахъ вліянія того или другаго элемента, входящаго въ стоимость провоза, изслѣдователи находятъ приблизительныя величины, выражающія размѣръ издержекъ, необходимыхъ для совершенія извѣстнаго рода перевозки; но эти величины составляютъ во всякомъ случаѣ только извѣстное приближеніе, которое можетъ быть принято во вниманіе при различныхъ тарифныхъ соображеніяхъ, но ни въ какомъ случаѣ не представляютъ выраженія того, во что обошлось передвиженіе

*) Тамъ же, стр. 80.
**) „Инженеръ“ (Кіевское изданіе) 1884 г., №№ 1 и 2.

данпаго груза, и поэтому не могутъ быть принимаемы за норму расходовъ, которые должны быть возмѣщены съ грузохозяина.

Но этою трудностью оцѣнить вліяніе различныхъ причинъ, опредѣляющихъ стоимость провоза, не исчерпываются еще препятствія къ осуществленію того принципа, который проводитъ Шеффле. Новое затрудненіе возникаетъ изъ того, что стоимость провоза, даже въ той приблизительной цифрѣ, которой можно достигнуть различными вычисленіями, можетъ быть получена только для совершенныхъ уже и оконченныхъ перевозокъ, тогда какъ тарифъ, основаніемъ которому она должна служить, назначается для перевозокъ ожидаемыхъ, будущихъ.

Чтобы оцѣнить значеніе этого затрудненія, нужно имѣть въ виду ту основную особенность желѣзнодорожнаго хозяйства, что въ немъ издержки предпріятія далеко не пропорціональны производимой работѣ. Издержки эти, какъ выяснено изслѣдованіями желѣзнодорожнаго хозяйства *), складываются изъ двухъ приблизительно равныхъ частей: процентовъ съ погашеніемъ на основной капиталъ и различныхъ текущихъ расходовъ на оплату труда, употребляемаго при эксплуатаціи желѣзной дороги, на покупку матеріаловъ и на возмѣщеніе изнашиванія сооруженій дороги. Первая изъ этихъ частей — проценты и погашеніе — находится въ зависимости отъ величины затраченнаго капитала и не измѣняется отъ количества совершаемой дорогою работы. Правда, новѣйшая теорія желѣзнодорожнаго хозяйства, съ особенною силой и ясностью развитая извѣстнымъ желѣзнодорожнымъ дѣятелемъ и писателемъ Веберомъ **), и при-

*) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I. — *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 357 и слѣд.

**) *Weber.* „Die Individualisirung und Entwickelbarkeit der Eisenbahnen“.

нимаемая Саксомъ *) и Вагнеромъ **) въ ихъ ученіи о желѣзныхъ дорогахъ интензивнаго и экстензивнаго типа, ставитъ способъ сооруженія желѣзной дороги въ непосредственную связь съ тою работой, которую она должна будетъ производить, причемъ требуетъ строгаго соотвѣтствія техническаго совершенства дороги какъ съ характеромъ перевозокъ, такъ и съ количествомъ ихъ, и такимъ образомъ устанавливаетъ связь между работой дороги и размѣромъ затраченнаго капитала, а, слѣдовательно, и размѣромъ процентовъ; но въ тарифномъ дѣлѣ нельзя придавать этой связи большаго значенія. Всѣ тѣ различныя причины, которыми должна опредѣляться постройка желѣзныхъ дорогъ и снабженіе ихъ необходимыми принадлежностями, играютъ первостепенную роль въ экономіи сооруженія; но разъ желѣзная дорога сооружена, она представляетъ количественно точно опредѣленную затрату капитала, за которую должна поступать въ видѣ процентовъ и погашенія и ежегодная плата опредѣленнаго размѣра. Несомнѣнно, что при извѣстной степени развитія движенія, при возрастаніи массы оказываемыхъ желѣзною дорогой услугъ, при измѣненіи характера перевозокъ, можетъ возникнуть необходимость производства новыхъ сооруженій или увеличенія старыхъ, необходимость затраты новаго капитала,—мы можемъ видѣть въ исторіи желѣзнодорожнаго дѣла переходъ желѣзныхъ дорогъ отъ одного пути къ двумъ, отъ желѣзныхъ рельсовъ къ стальнымъ, отъ деревянныхъ мостовъ къ желѣзнымъ, отъ простыхъ способовъ сигнализаціи къ самымъ сложнымъ, основаннымъ на употребленіи дорогихъ приборовъ,—но всѣ эти преобразованія становятся необходимостью только при очень значительной перемѣнѣ въ движеніи и всякая желѣзная дорога до извѣстнаго предѣла допускаетъ и развитіе

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 265 и слѣд.
**) *Wagner.* „Finanzwissenschaft“, т. I, стр. 721 и слѣд.

движенія и разнообразіе его безъ необходимости новыхъ затратъ капитала. Такимъ образомъ до того предѣла, при которомъ возросшее напряженіе движенія вызоветъ новую затрату капитала, величину этого капитала, а слѣдовательно, и величину ежегодныхъ издержекъ на проценты и погашеніе слѣдуетъ считать независимою отъ количества перевозокъ. Вторая часть издержекъ—текущіе расходы—находится въ нѣсколько большей зависимости отъ движенія, такъ какъ въ числѣ относимыхъ сюда затратъ есть такія, которыя вызываются прямо производимою работой и которыя, слѣдовательно, измѣняются пропорціонально этой работѣ. Къ числу затратъ этого рода могутъ быть отнесены расходы на топливо и смазку, такъ какъ употребленіе этихъ матеріаловъ зависитъ въ значительной степени отъ количества поѣздовъ, дальности ихъ пробѣга, быстроты движенія,—однимъ словомъ, отъ такихъ причинъ, которыя опредѣляются количествомъ и характеромъ совершаемыхъ перевозокъ; къ нимъ же должны быть отнесены расходы, вызываемые изнашиваніемъ рельсъ и металлическихъ частей пути, такъ какъ разрушеніе этихъ частей главнымъ образомъ зависитъ отъ передвиженія по нимъ подвижнаго состава и паровозовъ *); къ тому же роду издержекъ причисляются, наконецъ, расходы на ремонтъ подвижнаго состава, изнашиваніе котораго пропорціонально исполняемой имъ службѣ **). Но издержки съ такимъ характеромъ составляютъ во всякомъ случаѣ только часть текущихъ расходовъ и рядомъ съ ними мы видимъ такія, которыя подчиняются тому же закону, какъ и проценты на капиталъ сооруженія: въ этомъ положеніи находится важнѣйшая часть текущихъ издержекъ—плата за трудъ, потребляемый желѣзною дорогой, ибо какъ въ центральномъ управленіи предпріятіемъ, такъ и на станціяхъ и на линіи ко-

*) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I, стр. 183.
**) Тамъ же, стр. 225.

личество необходимыхъ работниковъ опредѣляется прежде всего техническими условіями и не возрастаетъ пропорціонально усиленію дѣятельности предпріятія *), трудъ же, потребляемый при самомъ совершеніи перевозокъ, на поѣздахъ хотя и пропорціоналенъ числу поѣздовъ, но не пропорціоналенъ количеству совершаемыхъ перевозокъ, въ виду отсутствія строгаго соотвѣтствія между числомъ этихъ послѣднихъ и числомъ поѣздовъ **); въ такомъ же положеніи находятся издержки на возстановленіе тѣхъ частей сооруженій, изнашиваніе коихъ обусловливается временемъ и атмосферическими перемѣнами. Въ общемъ, по оцѣнкѣ Сакса ***), и въ текущихъ издержкахъ 50% можно отнести къ тѣмъ, которыя вызываются самимъ существованіемъ предпріятія и которыя не пропорціональны совершаемой имъ работѣ. Если мы примемъ эту цифру и припомнимъ, что всѣ текущія издержки составляютъ только 50% всѣхъ расходовъ желѣзнодорожнаго предпріятія, то окажется, что въ круглыхъ цифрахъ около $^3/_4$ всѣхъ издержекъ его составляютъ общій расходъ, не возвышающійся и не падающій одинаково съ количествомъ перевозокъ.

Выводъ этотъ имѣетъ большое значеніе для интересующаго насъ вопроса: разъ издержки предпріятія не зависятъ отъ количества совершаемой имъ работы, то, очевидно, стоимость отдѣльной, оказываемой имъ услуги—отдѣльной перевозки—находится въ обратномъ отношеніи къ числу этихъ услугъ. Но въ такомъ случаѣ опредѣленная нами приблизительная стоимость провоза, о которой мы говорили выше, можетъ оказаться не соотвѣтствующею дѣйствительной стоимости той перевозки, для которой мы назначаемъ провозную плату, если только въ періодъ времени между нашимъ

*) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I, стр. 149, 170 и 193.
**) Тамъ же, стр. 211.
***) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 373.

вычисленіемъ и исполненіемъ перевозки произошли какія-либо измѣненія въ движеніи и количество совершенныхъ желѣзною дорогой услугъ увеличилось или уменьшилось. Такое же измѣненіе тѣмъ болѣе вѣроятно, что цѣнность перевозки, объявленная въ тарифѣ, въ свою очередь вліяетъ на число перевозокъ по общему закону, въ силу котораго пониженіе цѣнности усиливаетъ, а повышеніе сокращаетъ потребленіе.

Мы видимъ такимъ образомъ, что къ тѣмъ неточностямъ, которыя необходимо являются въ опредѣленіи стоимости провоза въ силу разнородности перевозокъ, присоединяется еще новая, вслѣдствіе зависимости этой стоимости отъ числа перевозокъ. Поэтому, тотъ способъ построенія тарифовъ, защитникомъ котораго является Шеффле, не только не представляется простымъ, но, строго говоря, является прямо неосуществимымъ во всей своей полнотѣ и послѣдовательности: какъ бы тщательно мы ни собирали статистическія свѣдѣнія о движеніи грузовъ, какъ бы мелочно ни были распредѣлены издержки предпріятія между различными видами перевозокъ, всегда при вычисленіи стоимости провоза мы должны будемъ довольствоваться лишь приблизительными величинами и при опредѣленіи провозной платы по этимъ величинамъ никогда не будемъ въ состояніи сказать, насколько принятая нами норма соотвѣтствуетъ дѣйствительнымъ издержкамъ, вызваннымъ данной перевозкой, и насколько она отъ нихъ уклоняется.

Не будемъ, однако, останавливаться на этомъ первомъ возраженіи противъ разсматриваемой теоріи: допустимъ, что при большомъ количествѣ тщательно собранныхъ статистическихъ свѣдѣній и при введеніи въ полученные результаты вычисленій извѣстныхъ поправокъ для выраженія вліянія тѣхъ причинъ, которыя могутъ видоизмѣнять самыя первоначальныя цифры, положенныя въ основаніе разсчета,

можно достигнуть приблизительныхъ величинъ, достаточно точныхъ для практическихъ цѣлей и достаточно вѣрно указывающихъ стоимость различнаго рода перевозокъ. Разсмотримъ при этомъ предположеніи, какія преимущества будетъ имѣть тарифная система, построенная по разбираемому принципу?

Защищать эту систему можно, какъ это дѣлается большею частью ея сторонниками, съ двухъ точекъ зрѣнія: съ точки зрѣнія ея выгодности для общества, въ виду достигаемаго ею удешевленія провоза, и съ точки зрѣнія справедливости, въ виду того, что она устраняетъ всякій произволъ въ опредѣленіи размѣра взимаемой платы и приводитъ эту плату къ той нормѣ, которая должна быть признана вполнѣ безобидною для обѣихъ участвующихъ въ перевозкѣ сторонъ. Достигаются ли разсматриваемой системой предположенные результаты?

Остановимся на первомъ вопросѣ и посмотримъ, удешевится ли стоимость провоза? Чтобы выяснить, какое въ этомъ отношеніи вліяніе на тарифное дѣло могло бы имѣть примѣненіе къ нему принципа регулированія провозной платы стоимостью совершенія перевозки, достаточно прослѣдить тѣ перемѣны, которыя произойдутъ въ общепринятыхъ на желѣзныхъ дорогахъ тарифахъ, если принципъ этотъ будетъ введенъ въ дѣйствіе. Въ настоящее время, какъ я уже указывалъ, желѣзныя дороги, не слѣдуя этому принципу, опредѣляютъ провозную плату по чисто-коммерческимъ соображеніямъ. На основаніи этихъ соображеній всѣ дороги пришли къ такому назначенію провозной платы за разные товары, при которомъ выручка падаетъ неравномѣрно на разныя перевозки, такъ что однѣ изъ нихъ несутъ большую тягость, чѣмъ другія. Желѣзная дорога при этомъ, конечно, по нѣкоторымъ перевозкамъ получаетъ прибыль ниже средней, которую она считаетъ для себя необходимою, но эту не-

довыручку она покрываетъ излишками, получаемыми съ другихъ перевозокъ. При такомъ распредѣленіи, по общему правилу, грузы болѣе цѣнные и грузы, проходящіе меньшее разстояніе, по разсчету на пудо-версту, несутъ большую тягость, чѣмъ грузы мало-цѣнные и грузы дальней перевозки. Со введеніемъ новаго принципа такое распредѣленіе должно быть оставлено и тяжесть платежей, возлагаемыхъ на перевозку, должна будетъ распредѣляться болѣе равномѣрно на каждую пудо-версту груза. Такъ какъ ни цѣнность груза, ни незначительность его пробѣга не могутъ имѣть серьезнаго вліянія на увеличеніе стоимости его провоза, то часть излишнихъ платежей, падавшихъ на грузы цѣнные и грузы малаго пробѣга, должна будетъ переложиться на грузы мало-цѣнные и проходящіе большое разстояніе. Необходимымъ послѣдствіемъ такого переложенія явится сокращеніе перевозки указанныхъ грузовъ, а слѣдовательно и уменьшеніе вообще количества перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ. Какъ уже выяснено ранѣе, съ уменьшеніемъ числа перевозокъ общая сумма издержекъ желѣзнодорожнаго предпріятія не сократится въ одинаковой пропорціи, такъ какъ общія издержки должны будутъ остаться прежнія или измѣнятся очень немного, отсюда необходимо явится общее повышеніе стоимости пудо-версты перевозимыхъ грузовъ.

Мы видимъ такимъ образомъ, что не только не достигается первая изъ предположенныхъ цѣлей, но что послѣдовательное проведеніе провозглашеннаго принципа должно привести къ результатамъ прямо противоположнымъ тѣмъ, которые были намѣчены. Важно при этомъ прослѣдить, какъ отзовется измѣненіе стоимости провоза на интересахъ разныхъ сторонъ, извлекающихъ пользу изъ передвиженія грузовъ. Въ наиболѣе благопріятномъ положеніи будетъ желѣзная дорога, такъ какъ въ большинствѣ случаевъ для нея явится возможность переложить недовыручку отъ сокращенія перевозокъ

малоцѣнныхъ грузовъ и грузовъ большаго пробѣга на остальные грузы; она потерпитъ только въ томъ случаѣ, если число перевозокъ сократится въ такой мѣрѣ, что стоимость пудо-версты возрастетъ настолько, что не будетъ возможности возвысить на соотвѣтственную величину плату за провозъ остающихся грузовъ: тогда дорогѣ придется или сократить свою прибыль, или работать въ убытокъ; но предположить этотъ случай довольно трудно. Отправители цѣнныхъ грузовъ и грузовъ малаго пробѣга будутъ въ выигрышѣ только до тѣхъ поръ, пока сокращеніе перевозки остальныхъ грузовъ не вызоветъ такого повышенія стоимости пудо-версты, которое возвратитъ провозную плату за ихъ грузы къ прежней нормѣ или даже поднимет ее до высшей. Отправители малоцѣнныхъ грузовъ и грузовъ большаго пробѣга понесутъ несомнѣнный убытокъ, ибо имъ придется или платить больше прежняго, или вовсе отказаться отъ перевозки. Наконецъ, все общество потерпитъ въ томъ отношеніи, что часть его потребностей, вызывавшая прежде нынѣ сократившуюся перевозку, останется неудовлетворенною и что за удовлетвореніе другой части потребностей ему придется платить дороже, чѣмъ прежде. Насколько великъ будетъ ущербъ, нанесенный этимъ обществу, мы можемъ оцѣнить, если примемъ во вниманіе съ одной стороны, что къ числу малоцѣнныхъ грузовъ должно отнести большинство сырыхъ продуктовъ добывающей промышленности—каменный уголь, хлѣбъ, соль, руды и т. п.; стѣсненіе этого рода перевозокъ означаетъ или возрастающее затрудненіе въ народномъ продовольствіи, или ухудшеніе условій производительной дѣятельности человѣка; съ другой стороны, что сокращеніе перевозокъ большаго пробѣга равносильно сокращенію района сбыта различныхъ продуктовъ, съуженію рынковъ со всѣми его послѣдствіями: неравенствомъ цѣнъ, колебаніями ихъ и т. п.,—другими словами, равносильно уничтоженію тѣхъ наиболѣе цѣнныхъ пріобрѣтеній, кото-

рыя сдѣланы обществомъ вслѣдствіе примѣненія пара къ передвиженію тяжестей.

Эта невыгодная сторона примѣненія разсматриваемаго тарифнаго принципа сознается и защитникомъ его Шеффле; поэтому въ своихъ предложеніяхъ онъ дѣлаетъ одно весьма существенное добавленіе, а именно: онъ предлагаетъ руководствоваться при опредѣленіи провозной платы не тою стоимостью провоза, которая получится, если мы возьмемъ для вычисленій дѣйствительныя издержки желѣзнодорожныхъ предпріятій и дѣйствительное нынѣ существующее количество совершаемыхъ перевозокъ, а ту стоимость провоза, которая получится при предположеніи значительно возросшаго массоваго движенія *). Этою поправкой несомнѣнно устраняется опасность вздорожанія провозной платы, но не трудно видѣть, что поправка эта въ корнѣ подрываетъ всю систему и находится въ противорѣчіи съ одною изъ главныхъ задачъ, преслѣдуемыхъ ею: она заставляетъ ее уклониться отъ точнаго, объективнаго основанія для вычисленія тарифовъ и дѣлаетъ назначеніе провозной платы вполнѣ произвольнымъ, зависящимъ исключительно отъ личныхъ взглядовъ распорядителей желѣзнодорожныхъ предпріятій на размѣры ожидаемаго движенія и отъ желанія ихъ принять въ этомъ отношеніи ту или другую норму.

Перейдемъ затѣмъ ко второму, поставленному выше, вопросу и разсмотримъ, представляетъ ли система тарифа опредѣленнаго по стоимости провоза особыя преимущества съ точки зрѣнія справедливости.

Принципъ соотвѣтствія цѣнности со стоимостью производства является основнымъ въ той системѣ хозяйства, которая имѣетъ цѣлью удовлетвореніе индивидуальныхъ по-

*) *Schäffle*. „Das Geselschaftliche System der menschlichen Wirthshaft“, т. II, стр. 261.

требностей лицъ, входящихъ въ составъ хозяйственнаго организма, путемъ обмѣна производимыхъ ими цѣнностей. Въ этой системѣ хозяйства, называемой Вагнеромъ частнохозяйственною системой *), опредѣленіе цѣнности совершается путемъ экономической борьбы, въ которой каждая изъ спорящихъ сторонъ стремится къ наиболѣе полному осуществленію своего личнаго интереса и къ пріобрѣтенію возможно-большаго количества хозяйственныхъ благъ за возможно меньшее количество пожертвованій. Результатъ этой борьбы является согласнымъ съ требованіями справедливости, когда ни одна изъ сторонъ не получаетъ преобладанія надъ другою, когда каждая получаетъ такую долю хозяйственныхъ благъ, которая соотвѣтствуетъ суммѣ употребленныхъ ею усилій и количеству принесенныхъ ею жертвъ, т.-е. когда обмѣнъ происходитъ соотвѣтственно стоимости производства. Въ этомъ случаѣ личный интересъ обѣихъ сторонъ удовлетворенъ, и такъ какъ исходною точкой борьбы былъ этотъ личный интересъ, такъ какъ изъ-за удовлетворенія его шелъ весь споръ, то и сами спорящія стороны, и общество могутъ примириться съ такимъ исходомъ.

Умѣстно ли примѣненіе этого принципа частнохозяйственной системы къ желѣзнодорожному дѣлу? Рѣшеніе этого вопроса зависитъ отъ того, какъ мы взглянемъ на само желѣзнодорожное дѣло. Если мы признаемъ желѣзнодорожныя перевозки дѣломъ чисто-личнымъ, касающимся только тѣхъ, кто непосредственно совершаетъ ихъ, то, конечно, мы должны будемъ видѣть въ проведеніи въ тарифахъ принципа стоимости дѣло строгой справедливости. Едва ли однако такой взглядъ будетъ правильнымъ. По моему мнѣнію, передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ никакъ не могутъ быть отнесены къ числу тѣхъ явленій хозяйственной жизни,

*) *Wagner*. „Algemeine oder theoretische Volkswirthschaftslehre“, стр. 214 и слѣд.

которыя могли бы быть отнесены прямо къ системѣ частнохозяйственной. Переѣзды по желѣзнымъ дорогамъ и перевозки товаровъ несомнѣнно вызываются личными потребностями и личными выгодами тѣхъ, которые совершаютъ ихъ: еслибы эти акты не были вызваны такою личною потребностью, то, конечно, никто бы не захотѣлъ нести труда и пожертвованій для ихъ осуществленія. Это—общее правило, и по этому общему правилу казалось бы возможнымъ отнестись къ желѣзнодорожнымъ сдѣлкамъ такъ же, какъ относятся къ большинству другихъ имущественныхъ сдѣлокъ, имѣющихъ цѣлью удовлетвореніе различныхъ личныхъ потребностей; но въ это общее правило необходимо внести извѣстныя ограниченія, измѣняющія и конечный выводъ. Есть цѣлый рядъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ, которыя совершаются вовсе не въ интересахъ частныхъ лицъ; укажу, напримѣръ, на военныя перевозки: онѣ, очевидно, совершаются не въ пользу того или другаго лица и уже никакъ не въ пользу отправителей или получателей, или, тѣмъ менѣе,— относительно личныхъ передвиженій — не въ пользу лицъ, совершающихъ переѣзды; всѣ эти перевозки и передвиженія вызываются интересами общества, необходимостью обороны страны. Такой же характеръ имѣетъ перевозка различныхъ чиновниковъ и должностныхъ лицъ, переѣзжающихъ съ мѣста на мѣсто для исполненія своихъ служебныхъ обязанностей; тотъ же характеръ имѣетъ, наконецъ, пересылка различныхъ сообщеній, перевозка корреспонденціи различныхъ учрежденій, запасовъ для этихъ учрежденій и т. п. Этого рода передвиженія и перевозки прямо выходятъ изъ области частнохозяйственной и исключаютъ примѣненіе къ нимъ принциповъ, господствующихъ въ этой области. Оплата этихъ передвиженій по стоимости ихъ производства могла бы еще совмѣщаться съ требованіями справедливости при системѣ казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ въ этомъ

случаѣ платежъ денегъ является только перечисленіемъ суммъ изъ бюджета одного вѣдомства въ доходъ другаго, и по существу оплата перевозки производится изъ тѣхъ же источниковъ, изъ которыхъ удовлетворяются и всѣ государственныя нужды; но при системѣ частнаго хозяйства на желѣзныхъ дорогахъ тѣ же требованія справедливости вполнѣ оправдываютъ пониженіе тарифа сравнительно со стоимостью провоза, дабы привлечь и хозяевъ желѣзнодорожнаго предпріятія къ тѣмъ расходамъ, которые несетъ все общество. Но если мы даже не будемъ останавливаться на этихъ перевозкахъ, имѣющихъ столь ясно выразившійся общественный характеръ, и остановимся исключительно на промышленномъ движеніи грузовъ, то и здѣсь мы увидимъ общественный интересъ затронутымъ совершаемыми перевозками въ такой мѣрѣ, что отступленіе отъ принциповъ частнаго хозяйства является вполнѣ законнымъ и необходимымъ. Дѣйствительно, если мы не будемъ останавливаться на каждой отдѣльной перевозкѣ, а бросимъ общій взглядъ на всю совокупность ихъ и будемъ разсматривать все движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ какъ нѣчто цѣлое, то намъ не трудно будетъ убѣдиться, что все это движеніе представляетъ дѣло огромнаго общественнаго значенія. Существо экономическаго переворота, совершеннаго примѣненіемъ пара къ передвиженію людей и тяжестей, заключается въ томъ, что во всѣхъ областяхъ всемірнаго хозяйства въ большей чѣмъ когда-либо степени проведенъ принципъ раздѣленія труда. Необходимымъ слѣдствіемъ примѣненія этого принципа явилось возрастаніе экономической силы человѣческаго общества, какъ цѣлаго организма, но какъ такое же необходимое его слѣдствіе явилось ослабленіе отдѣльныхъ частей этого организма, вызванное потерей способности частей его къ самостоятельному удовлетворенію всѣхъ своихъ потребностей. Производительность человѣческаго труда, вслѣд-

ствіе болѣе сообразнаго съ физическими условіями распредѣленія отраслей промышленности по разнымъ странамъ возросла, общая масса богатствъ также, цѣны продуктовъ понизились и уравнялись въ различныхъ мѣстахъ и въ разное время, явилась возможность съ меньшею тратой полнѣе удовлетворять различныя потребности; но все это поставлено въ прямую зависимость отъ передвиженія массы людей и товаровъ съ одного мѣста на другое, и это передвиженіе является въ настоящее время не только условіемъ экономическаго благополучія и преуспѣянія общества, но прямо условіемъ возможности его существованія. При такомъ значеніи движенія товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ общество не можетъ оставаться равнодушнымъ зрителемъ экономической борьбы двухъ сторонъ, торгующихся о цѣнѣ за перевозку, и не можетъ примириться съ тѣмъ, чтобы осуществленіе этой перевозки было поставлено исключительно въ зависимость отъ того, чтобы сумма пожертвованій съ обѣихъ сторонъ уравновѣсилась. Во многихъ случаяхъ для общества можетъ быть необходимо совершеніе той или другой перевозки, хотя бы условія, при которыхъ она произошла, и нарушали интересъ какой-либо изъ двухъ непосредственно участвующихъ въ совершеніи ея сторонъ, и въ этихъ случаяхъ несомнѣнно будетъ признано вполнѣ согласнымъ со справедливостью, чтобы терпящая сторона подчинилась этой необходимости, какъ равнымъ образомъ будетъ признано справедливымъ, чтобы эта же сторона въ другомъ случаѣ вознаградила себя за сдѣланную уступку. Такія отступленія находятъ себѣ полное оправданіе въ томъ сознаніи общности интересовъ, которое должно быть присуще людямъ соединившимся въ извѣстныя общественныя группы.

Если такимъ образомъ мы примемъ во вниманіе значеніе для общества желѣзнодорожныхъ перевозокъ, то и съ точки зрѣнія справедливости принципъ согласованія тарифовъ

со стоимостью провоза окажется одностороннимъ и не соотвѣтствующимъ тѣмъ жизненнымъ условіямъ, при которыхъ хотятъ дать ему примѣненіе. Я думаю, въ виду всего сказаннаго, что не въ тарифѣ согласованномъ со стоимостью провоза можно видѣть естественный тарифъ желѣзныхъ дорогъ и что не въ проведеніи принципа, провозглашеннаго сторонниками этого тарифа, слѣдуетъ искать разрѣшенія тарифнаго вопроса.

ГЛАВА II.

Платежная способность товаровъ, какъ основаніе для опредѣленія провозной платы.

Коренная причина неудачи только что разсмотрѣнной попытки разрѣшенія тарифнаго вопроса заключается, по моему мнѣнію, въ томъ, что при изысканіи основаній для опредѣленія провозной платы выдвинуты были на первый планъ потребности желѣзной дороги, какъ хозяйственной единицы, что размѣръ ея расходовъ былъ принятъ за величину данную и по этой величинѣ предположено было регулировать общую сумму того, что должно платить народное хозяйство за пользованіе услугами дороги. Такая постановка была бы правильной, еслибы общество было заинтересовано въ самомъ существованіи желѣзной дороги, какъ таковой, еслибы желѣзная дорога тѣмъ, что она сооружена и что она есть, удовлетворяла бы какой-либо потребности. Въ этомъ случаѣ естественно было бы возложить на общество обязанность покрывать всѣ тѣ расходы, которые необходимы для ея созданія и поддержанія въ цѣлости, и правильно было бы свести весь тарифный вопросъ къ тому, чтобы указать, какъ должны быть распредѣлены эти расходы между отдѣльными членами общества. Но такого самостоятельнаго значенія желѣзныя дороги въ хозяйственной жизни не имѣютъ,

роль ихъ является чисто-служебною, цѣль ихъ существованія лежитъ внѣ ихъ, и сами онѣ имѣютъ цѣну для общества только въ той мѣрѣ, въ какой онѣ служатъ для достиженія этой цѣли.

При такомъ положеніи дорогъ въ народномъ хозяйствѣ, въ вопросахъ ихъ экономіи нельзя исходной точкой брать расходъ ихъ, а необходимо искать основаній для всѣхъ выводовъ, наоборотъ, въ той суммѣ, которую по условіямъ своего хозяйства общество можетъ и считаетъ полезнымъ истратить на ихъ сооруженіе и содержаніе.

Если мы усвоимъ эту основную точку зрѣнія, то вся постановка тарифнаго вопроса измѣнится. Желѣзнодорожный тарифъ, опредѣляя доходъ дорогъ, въ то же время опредѣляетъ и размѣръ платежей, вносимыхъ обществомъ за пользованіе этимъ средствомъ сообщенія. Такъ какъ для сохраненія за дорогами значенія общеполезнаго учрежденія нужно, чтобы платежи эти не превышали извѣстнаго предѣла, то отсюда и основною задачей въ тарифномъ дѣлѣ необходимо признать установленіе этого предѣла и согласованіе съ нимъ размѣра назначаемой за провозъ платы. Для разрѣшенія этой задачи тарифное дѣло естественнымъ образомъ должно обратиться не къ хозяйству желѣзныхъ дорогъ, а къ хозяйству того населенія, нуждамъ котораго призваны дороги служить.

Въ какихъ же явленіяхъ народнаго хозяйства можно найти указанія для рѣшенія поставленной задачи? Для того, чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ по отношенію къ тарифамъ коммерческаго движенія, разсмотримъ, какими мотивами вызывается это движеніе и при какихъ условіяхъ оно можетъ осуществиться. Для этого разберемъ тѣ явленія, которыя происходятъ въ мѣстностяхъ, вывозящихъ и ввозящихъ товары въ тотъ моментъ, когда въ нихъ обнаруживается потребность въ перевозкѣ.

Остановимся сперва на вывозящей мѣстности. При нормальномъ состояніи ея хозяйства необходимость вывоза можетъ естественнымъ образомъ явиться только въ одномъ случаѣ: если существующая въ ней потребность въ томъ или другомъ предметѣ производства вполнѣ удовлетворена, а между тѣмъ имѣется какъ по естественнымъ ея условіямъ, такъ и по количеству ея населенія и по состоянію накопленія въ ней капитала возможность увеличенія производства этого предмета.

Въ разсматриваемомъ случаѣ отсутствіе вывоза влечетъ за собой насильственную задержку въ развитіи хозяйства взятой нами мѣстности и открытіе новаго рынка для сбыта ея продукта является для нея насущною потребностью. Къ сбыту своего продукта на этотъ рынокъ вывозящая мѣстность приступитъ однако только въ томъ случаѣ, если, продавая на немъ свой товаръ, производители будутъ имѣть возможность продолжать свой промыселъ на прежнихъ условіяхъ, т.-е. если за свой продуктъ они будутъ получать ту же цѣну, какую получали до того момента, когда почувствовалась потребность въ новомъ рынкѣ сбыта, причемъ мы предполагаемъ, конечно, что эта цѣна вполнѣ вознаграждала ихъ. Чтобы это могло совершиться, нужно найти такой рынокъ, гдѣ за вывозимый товаръ дали бы болѣе высокую цѣну, чѣмъ на мѣстѣ производства, ибо только тогда стоимость доставки возможно будетъ отнести не на счетъ вознагражденія производителей, а можно будетъ покрыть ее изъ разности цѣнъ. Пока такого рынка не найдется, производство, чтобы не терпѣть убытка, будетъ ограничиваться потребностями мѣстнаго населенія; но разъ такой рынокъ найденъ, производители согласятся отдать за провозъ до него своего продукта всю разность между стоящею на немъ цѣной на этотъ продуктъ и цѣной въ мѣстѣ вывоза, и пере-

возка совершится, если провозная плата не превзойдетъ этого предѣла.

Если мы перейдемъ ко ввозящей мѣстности, то здѣсь мы встрѣтимъ два различныхъ вида ввоза: во-первыхъ, ввозъ такого продукта, который можетъ производиться во ввозящей мѣстности, и, во-вторыхъ, ввозъ продукта, не производящагося въ ней.

Необходимость ввоза въ первомъ случаѣ возникаетъ тогда, когда все то количество даннаго продукта, которое можетъ быть добыто при существующихъ условіяхъ хозяйства, вознаграждающихъ по установившейся нормѣ всѣ элементы производства, уже добывается и тѣмъ не менѣе ощущается недостатокъ въ продуктѣ, такъ что приходится прибѣгать къ пріемамъ производства менѣе выгоднымъ, менѣе вознаграждающимъ дѣлаемыя пожертвованія. Въ этомъ случаѣ задача ввоза заключается въ томъ, чтобы не допустить поднятія цѣнъ, вызываемаго ухудшеніемъ условій производства. Условія, при которыхъ будетъ выполнена эта задача, аналогичны съ тѣми, которыя мы видѣли выше: нужно, чтобы нашлась мѣстность, гдѣ искомый продуктъ производится дешевле, чѣмъ во ввозящей мѣстности, и тогда потребители найдутъ выгоду получать его изъ этой мѣстности съ уплатой за провозъ разности между цѣнами существующими въ ней и у нихъ.

Если продуктъ ввоза не можетъ производиться во ввозящей мѣстности, то онъ можетъ требоваться туда для двухъ цѣлей: или прямо для потребленія, или для какого-либо производства, какъ матеріалъ. Если онъ нуженъ для потребленія, то цѣна, которую ввозящая мѣстность можетъ заплатить за него, опредѣляется съ одной стороны средствами ея, величиной той части ея доходовъ, которая можетъ быть отдѣлена на пріобрѣтеніе этого предмета, а съ другой стороны—напряженностью потребности въ немъ. Доставка такого

предмета можетъ начаться только тогда, когда опредѣляемая этими основаніями цѣна на него во ввозящей мѣстности сдѣлается выше, чѣмъ въ какомъ-либо пунктѣ его производства. Разъ она достигнетъ этого предѣла, уже открывается возможность снабженія рынка требуемымъ продуктомъ; но производители въ пунктѣ производства, если тамъ не существуетъ какихъ-либо особо неблагопріятныхъ хозяйственныхъ условій, только тогда приступятъ къ перевозкѣ, когда за доставку придется отдать не болѣе разности цѣнъ въ томъ и другомъ мѣстѣ, такъ какъ только въ этомъ случаѣ норма ихъ вознагражденія не понизится. Если, наконецъ, предметъ ввоза является матеріаломъ для производства, то перевозка его можетъ возникнуть только въ томъ случаѣ, если плата за него въ мѣстѣ ввоза будетъ такова, что по окончательной его обработкѣ полученный продуктъ за вычетомъ этой платы вознаградитъ элементы производства по установившейся нормѣ; плата, которая можетъ при этомъ быть уплачена за провозъ, опять должна быть равной разности между цѣной матеріала на мѣстѣ, откуда онъ вывозится, и тою платой, которую можетъ дать за него промышленникъ въ мѣстѣ ввоза, и разъ она будетъ выше этого предѣла, перевозка не осуществится.

Мы видимъ такимъ образомъ, что какими бы мотивами ни вызывалось движеніе грузовъ—потребностями ли производства, нуждами ли потребленія, всегда возможность осуществленія этого движенія обусловливается существованіемъ разности цѣнъ на тотъ или другой продуктъ въ мѣстахъ его вывоза и ввоза. До возникновенія такой разности можетъ уже быть на-лицо матеріалъ для движенія, но ни потребители, ни производители не найдутъ выгоднымъ совершать перевозку. Съ другой стороны, разъ такая разность явилась, она указываетъ на безусловное существованіе въ обществѣ потребности въ движеніи, ибо свидѣтельствуетъ о томъ, что

условія производства того или другаго товара въ мѣстахъ вывоза болѣе выгодны, чѣмъ въ пунктахъ потребленія, и что поэтому населенію послѣднихъ выгоднѣе снабжаться этимъ продуктомъ, путемъ ввоза его. Если допустить, что состояніе хозяйства обѣихъ мѣстностей, готовыхъ приступить такимъ образомъ къ обмѣну, нормально, т. е. что цѣны въ пунктахъ производства не находятся въ подавленномъ состояніи и вознаграждаютъ производителей, дѣлая выгоднымъ развитіе производства, а цѣны въ пунктахъ потребленія не возвышены нуждой, соотвѣтствуютъ средствамъ населенія и даютъ возможность удовлетворенія разумныхъ его потребностей, то существующая разность цѣнъ должна быть признана мѣрой того, что народное хозяйство можетъ отдѣлить на удовлетвореніе своей потребности въ перевозкѣ, а слѣдовательно и нормой платежей, которые желѣзныя дороги могутъ накладывать на передвигаемые ими грузы. Эту-то разность, выражающую платежную способность грузовъ, и необходимо признать за основаніе при установленіи тарифовъ, и съ нею соразмѣрять высоту провозной платы.

Разсмотримъ, какія возраженія могутъ быть сдѣланы противъ такого способа построенія тарифовъ.

Первое возраженіе можетъ заключаться въ томъ, что предлагаемая система, хотя она и возлагаетъ не непосильную тяжесть на народное хозяйство, но все же беретъ за совершаемую дорогами услугу бо́льшую плату, чѣмъ какую можно было бы брать въ нѣкоторыхъ случаяхъ. Дѣйствительно, стараясь выяснить, какую сумму въ состояніи общество уплатить за перевозку, я выше бралъ предѣлъ возможной для него платы. Правильно ли, чтобы тарифъ сообразовался съ этою предѣльною платой? Мнѣ кажется, рѣшеніе этого вопроса зависитъ всецѣло отъ способа, которымъ будетъ опредѣляться платежная способность груза, отъ того, какія цѣны товаровъ будутъ при этомъ браться въ основаніе раз-

счета. Если мы остановимся на случайно взятыхъ, существующихъ въ тотъ или другой моментъ цѣнахъ, и по нимъ установимъ тарифъ, не провѣривъ, какое онѣ оказываютъ вліяніе на хозяйственную жизнь, то мы, конечно, можемъ возложить на народное хозяйство бремя не только болѣе тяжелое, чѣмъ можно было бы, но иногда и прямо бремя непосильное. Но если мы будемъ дѣлать провѣрку этихъ цѣнъ, принимая въ соображеніе, какъ я дѣлалъ выше, условія хозяйства, при которыхъ онѣ образовались, и будемъ устанавливать тарифъ по такимъ цѣнамъ, которыя вызваны не случайными обстоятельствами, а соотвѣтствуютъ постояннымъ интересамъ производства и потребленія, то ни въ какомъ пониженіи провозной платы противъ принятой нормы нужды не будетъ. При этихъ условіяхъ за провозъ товара будетъ браться только то, что производители или потребители его могутъ уплатить безъ ухудшенія своего положенія сравнительно съ производителями и потребителями другихъ товаровъ. Пониженіе провозной платы было бы равносильно предоставленію этимъ лицамъ извѣстной преміи, такія же преміи, хотя и могутъ быть въ извѣстныхъ случаяхъ полезны для развитія той или другой отрасли промышленности, но должны имѣть каждый разъ особое оправданіе и въ общее правило возведены быть не могутъ.

При такомъ способѣ регулированія тарифовъ могутъ быть случаи, когда желѣзная дорога будетъ приносить не только доходъ, способный покрыть всѣ издержки предпріятія, но будетъ еще давать излишекъ противъ этихъ издержекъ. Это обстоятельство не можетъ однако служить возраженіемъ противъ разсматриваемаго принципа. Дѣйствительно, излишекъ дохода противъ издержекъ предпріятія въ тѣхъ случаяхъ, когда желѣзнодорожная промышленность находится въ рукахъ частной промышленности, будетъ нечѣмъ инымъ какъ прибылью предпринимателя; какъ таковая, она будетъ

имѣть то же оправданіе, какое имѣетъ прибыль предпринимателя во всѣхъ другихъ предпріятіяхъ: она будетъ являться вознагражденіемъ за ту услугу, которую предприниматель оказалъ обществу тѣмъ, что соединилъ и употребилъ за свой счетъ и рискъ для сооруженія и поддержанія желѣзной дороги извѣстныя производительныя средства. Если еще не всѣ дороги, необходимыя для страны, сооружены, то прибыль съ существующихъ уже будетъ имѣть и особое оправданіе: въ этомъ случаѣ она является необходимою для того, чтобы привлечь къ сооруженію дорогъ новые капиталы и новыя силы, что, очевидно, не будетъ возможно, если существующія предпріятія будутъ возмѣщать только издержки производства и за вычетомъ ихъ не будутъ давать никакихъ барышей. Конечно, такое оправданіе не можетъ имѣть мѣста при той системѣ частнаго хозяйства на желѣзныхъ дорогахъ, когда сооружены онѣ на счетъ и рискъ государства и только отданы въ распоряженіе частнымъ лицамъ; но здѣсь излишекъ противъ издержекъ предпріятія является вознагражденіемъ за исполненіе обязанностей хозяина въ дѣлѣ; на сколько такая дѣятельность необходима для общества, мы здѣсь рѣшать не будемъ, но во всякомъ случаѣ, разъ общество признаетъ ее необходимой, будь эта необходимость дѣйствительною, будь она предразсудкомъ, — общество не можетъ возставать противъ того, чтобы платить тѣмъ, кто беретъ на себя исполненіе этой дѣятельности. Если желѣзныя дороги находятся въ рукахъ государства, то излишекъ дохода противъ расходовъ можетъ имѣть то же оправданіе, какое я выше указалъ для частныхъ дорогъ: необходимость сооруженія новыхъ дорогъ, ибо дороги, сооруженныя на средства государства, въ теченіе всего періода, пока сѣть не закончена, приносятъ лицамъ, входящимъ въ районъ ихъ и непосредственно пользующимся ими, настолько болѣе значительную пользу, чѣмъ тѣмъ, которые удалены отъ нихъ,

что справедливость не только оправдываетъ, но и требуетъ, чтобы на первыхъ были возложены извѣстныя жертвы дабы ускорить для вторыхъ возможность пользоваться услугами усовершенствованнаго средства сообщенія *). Когда вся сѣть закончена, полученіе излишняго дохода въ большинствѣ случаевъ находитъ оправданіе въ необходимости покрыть убытки, обыкновенно бывающіе въ первое время эксплуатаціи дорогъ **). Наконецъ, когда и эти убытки покрыты, противъ полученія дохода отъ желѣзныхъ дорогъ не можетъ быть сдѣлано возраженій, такъ какъ этотъ способъ пріобрѣтенія средствъ на покрытіе нуждъ государства, какъ по принципу, принимаемому для разложенія тяжести на лицъ вносящихъ платежи, такъ и по способу взиманія, не требующему никакихъ дополнительныхъ расходовъ, является однимъ изъ наиболѣе совершенныхъ.

Можно еще допустить такой случай, что излишекъ дохода дорогъ противъ расхода будетъ настолько великъ, что дастъ прибыль болѣе значительную, чѣмъ въ какомъ-либо другомъ предпріятіи. Въ силу монопольнаго характера желѣзныхъ дорогъ, этотъ случай нельзя признать невозможнымъ. Тогда разница между прибылью желѣзно-дорожнаго предпріятія и среднею прибылью, существующею въ другихъ отрасляхъ промышленности, получитъ характеръ ренты. Можетъ ли быть оправданъ такой доходъ дороги? Мнѣ кажется, что и противъ него возражать нельзя. При тѣхъ основаніяхъ, которыя, какъ указано, должны быть приняты для разсчета провозной платы, еслибы дорога и отказалась отъ этого излишка прибыли, то онъ съ такимъ же характеромъ пріобрѣтенія, не оправдываемаго сдѣланными пожертвованіями и усиліями, достался бы или какому-либо классу промышленниковъ, или извѣстному классу потребителей.

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 228.
**) Тамъ же, стр. 229.

Ничѣмъ нельзя доказать, что въ рукахъ этого класса потребителей или производителей полученный доходъ оказался бы употребленнымъ съ большею пользой, чѣмъ въ рукахъ лицъ, заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ предпріятіи, потому и нѣтъ основаній требовать изъятія этого дохода отъ желѣзной дороги. При государственной эксплуатаціи можно даже, напротивъ, признать, что всего цѣлесообразнѣе дать этотъ доходъ именно дорогѣ, такъ какъ въ этомъ случаѣ, поступая въ распоряженіе государства, онъ можетъ послужить къ облегченію податной тягости населенія.

Другое возраженіе противъ защищаемой теоріи можетъ быть сдѣлано съ той точки зрѣнія, что цѣны товаровъ не могутъ служить мѣриломъ для опредѣленія размѣровъ провозной платы, такъ какъ сама провозная плата входитъ въ составъ ихъ. Разсматривая условія, при которыхъ можетъ возникнуть вывозъ или ввозъ грузовъ, мы брали мѣстности, разобщенныя другъ отъ друга, въ томъ состояніи, когда еще между ними не установился обмѣнъ продуктовъ. При такихъ условіяхъ мы могли опредѣлить по разности цѣнъ ту сумму, которую эти мѣстности въ состояніи заплатить за провозъ потребныхъ для нихъ товаровъ. Но будемъ ли мы въ состояніи сдѣлать это, когда обмѣнъ между пунктами вывоза и ввоза уже установился, когда въ цѣнѣ уплачиваемой на мѣстѣ потребленія уже есть доля, представляющая плату за провозъ? Мнѣ кажется, что да. Чтобъ убѣдиться въ этомъ, разсмотримъ, какое отношеніе существуетъ между провозною платой и цѣнами на разные товары.

Изучая это отношеніе, мы увидимъ, что непосредственнаго вліянія на цѣны провозная плата имѣть не можетъ: одного повышенія ея не достаточно еще для повышенія цѣны продукта, и наоборотъ: такъ, если предположить, напримѣръ, что перуанское гуано, вся цѣнность котораго, какъ свидѣ-

тельствуетъ профессоръ Чупровъ, до послѣдняго времени слагалась въ Европѣ изъ стоимости провоза *), будетъ перевезено въ Самарскую губернію, въ ту часть ея, гдѣ удобреніе вовсе не употребляется, то какъ бы ни велика была провозная плата, она тѣмъ не менѣе не въ силахъ будетъ дать этому продукту какую-либо цѣну на мѣстѣ ввоза; равнымъ образомъ, если будетъ привезенъ вагонъ хлѣба въ голодающій городъ, то хотя бы провозъ его ничего не стоилъ, нельзя допустить, чтобы хлѣбъ этотъ продался по той цѣнѣ, которую онъ имѣлъ на мѣстѣ производства. Цѣны всегда устанавливаются отношеніемъ между спросомъ и предложеніемъ товаровъ, и допустить вліяніе на нихъ провозной платы можно только въ томъ случаѣ, если признать, что она можетъ измѣнять или спросъ, или предложеніе. Спросъ на товары зависитъ съ одной стороны отъ потребности въ нихъ, съ другой стороны отъ размѣра средствъ требующихъ, т.-е. отъ такихъ элементовъ, на которые провозная плата вліять не можетъ; остается такимъ образомъ для вліянія на цѣны воздѣйствіе провозной платы на предложеніе. Такое воздѣйствіе дѣйствительно возможно: отъ провозной платы зависитъ въ извѣстныхъ случаяхъ дать доступъ товару на рынокъ сбыта, или закрыть ему таковой, и чрезъ это или увеличить, или уменьшить количество его, предъявляемое къ продажѣ. Это измѣненіе предложенія и должно быть признано единственнымъ путемъ, чрезъ который провозная плата можетъ сдѣлаться элементомъ, опредѣляющимъ цѣны товаровъ. Уже самый этотъ путь оказывается довольно кружнымъ, а потому и ослабляющимъ въ большой степени значеніе провозной платы, какъ фактора, образующаго цѣны: но если мы, затѣмъ, перейдемъ къ вопросу о томъ, насколько въ дѣйствительности провозная плата мо-

*) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I, стр. 218.

жетъ воспользоваться этимъ путемъ для измѣненія цѣнъ, то мы увидимъ, что и такое косвенное вліяніе встрѣчаетъ цѣлый рядъ препятствій. Прежде всего самое измѣненіе въ предложеніи можетъ быть парализовано измѣненіями въ спросѣ; но кромѣ того затрудненіе или облегченіе доступа къ рынку устанавливаетъ только возможность измѣненія количества на немъ товара; самое же это измѣненіе въ дѣйствительности можетъ произойти лишь тогда, когда измѣнится размѣръ производства, что въ свою очередь зависитъ отъ цѣлаго ряда причинъ, вліять на которыя провозная плата или вовсе не можетъ, или можетъ лишь косвенно. Такимъ образомъ если мы возьмемъ даже такой случай, какъ снабженіе одного рынка сбыта изъ одного пункта производства, то и въ этомъ случаѣ въ образованіи цѣнъ несомнѣнно приметъ участіе цѣлый рядъ элементовъ, при дѣйствіи которыхъ вліяніе провозной платы въ значительной степени потеряется. Но въ обычномъ теченіи жизни такихъ случаевъ предположить нельзя, — они могутъ встрѣтиться развѣ какъ исключеніе; какъ общее же правило мы видимъ, что каждая мѣстность имѣетъ нѣсколько пунктовъ сбыта для своихъ продуктовъ и каждый рынокъ снабжается изъ большаго числа пунктовъ производства; это обстоятельство, рядомъ съ мѣстнымъ потребленіемъ и производствомъ каждаго рынка, ставитъ въ большинствѣ случаевъ цѣны внѣ всякой зависимости отъ провозной платы изъ того или другаго пункта и даетъ въ тарифномъ дѣлѣ возможность разсматривать ихъ, какъ величину данную.

Я думаю поэтому, что не можетъ быть препятствій къ принятію цѣнъ на перевозимые товары за руководство при опредѣленіи размѣровъ провозной платы. При такой системѣ могли бы встрѣтиться затрудненія только при установленіи тарифа въ случаяхъ монопольнаго снабженія извѣстнаго рынка или при полномъ пересмотрѣ всѣхъ тарифовъ, дѣй-

ствующихъ на цѣлой сѣти связанныхъ другъ съ другомъ путей сообщенія. Но въ этихъ исключительныхъ случаяхъ то изученіе цѣнъ, которое, какъ мы видѣли выше, необходимо должно предшествовать установленію тарифовъ, даетъ всегда возможность выдѣлить вліяніе провозной платы и такимъ образомъ получить для выводовъ о ней такія величины, которыя отъ нея не зависятъ.

Возможно еще третье возраженіе, что цѣны товаровъ—даже однихъ и тѣхъ же и на одномъ рынкѣ—представляются слишкомъ разнообразными и слишкомъ подвижными, чтобы на нихъ возможно было основать какіе бы то ни было разсчеты. Это возраженіе отчасти справедливо. Дѣйствительно, такая тарифная система, которая бы задалась цѣлью отразить въ себѣ всѣ разнообразные оттѣнки въ цѣнахъ товаровъ и захотѣла бы слѣдить за всѣми ихъ измѣненіями, оказалась бы, по своей сложности и неустойчивости, вполнѣ неосуществимою. Въ такомъ мелочномъ согласованіи нѣтъ однако никакой надобности. Желѣзныя дороги служатъ главнымъ образомъ для совершенія перевозокъ, вызываемыхъ нуждами оптовой торговли; на ея-то цѣнахъ и будетъ вполнѣ законно и цѣлесообразно остановиться въ тарифномъ дѣлѣ, ибо эти цѣны всегда ниже тѣхъ, какія существуютъ на потребительномъ рынкѣ, а потому, принимая ихъ въ основу разсчетовъ провозной платы, мы можемъ быть обезпечены, что установимъ такой тарифъ, которымъ безпрепятственно могутъ пользоваться перевозки, вызываемыя нуждами розничной торговли и непосредственнаго потребленія. Разъ мы съузимъ такимъ образомъ нашу задачу, исполненіе ея не можетъ быть признано невозможнымъ. Конечно, овладѣть и цѣнами оптовой торговли не легко, но тутъ является рядъ обстоятельствъ, которыя могутъ помочь выйти изъ затрудненія. Прежде всего въ оптовой торговлѣ по самому существу ея не можетъ быть того разнообразія цѣнъ, которое мы наблюдаемъ

на потребительномъ рынкѣ, такъ какъ здѣсь дѣлаются обороты съ сортами товаровъ, и мелочныя, индивидуальныя различія въ цѣнахъ не могутъ представлять интереса. Затѣмъ каждая мѣстность ведетъ торговлю лишь ограниченнымъ количествомъ товаровъ и даже ограниченнымъ количествомъ сортовъ ихъ, такъ что при установленіи тарифовъ для той или другой дороги или для извѣстной части желѣзнодорожной сѣти, намъ никогда не приходится имѣть дѣло со всей массой обращающихся въ извѣстной странѣ товаровъ, а только сравнительно съ небольшимъ числомъ ихъ. Точно также является въ извѣстной степени ограниченнымъ и количество рынковъ, съ которыми имѣетъ сношеніе каждая мѣстность, вслѣдствіе чего и въ этомъ отношеніи задача изученія цѣнъ значительно упрощается. Наконецъ, что касается до временныхъ колебаній цѣнъ, то случайными колебаніями не только можно, но и должно пренебрегать, такъ какъ существеннаго значенія для народнаго хозяйства они имѣть не могутъ; что же касается до измѣненій болѣе прочнаго характера, то они происходятъ не такъ часто и сопровождаются замѣтными перемѣнами въ условіяхъ не только торговли, но и всей хозяйственной дѣятельности и за этими колебаніями услѣдить всегда можно. Всѣ эти обстоятельства, вмѣстѣ взятыя, открываютъ полную возможность изучить цѣны различныхъ рынковъ настолько, чтобы можно было припять ихъ въ основу устанавливаемыхъ тарифовъ и чтобы можно было съ ихъ измѣненіями своевременно дѣлать необходимыя измѣненія и въ тарифахъ. Но ко всему этому нужно еще прибавить, что столь практическое дѣло, какъ тарифное, не можетъ требовать математической точности въ разсчетахъ провозной платы, и его всегда могутъ удовлетворить приблизительныя величины, выведенныя изъ среднихъ цѣнъ для главныхъ видовъ перевозимыхъ грузовъ. При установленіи тарифовъ по этимъ среднимъ цѣнамъ главная масса пере-

возокъ будетъ совершаться вполнѣ безпрепятственно, и нѣкоторыя стѣсненія движеніе грузовъ можетъ испытывать только при появленіи въ торговлѣ новыхъ товаровъ, которыхъ не имѣлось въ виду, когда устанавливались тарифы, или при значительномъ паденіи цѣнъ на рынкахъ сбыта, или, наконецъ, при такомъ же подъемѣ ихъ на мѣстахъ производства; но въ первомъ случаѣ не можетъ представиться затрудненій къ соотвѣтствующимъ исправленіямъ въ дѣйствующихъ тарифахъ, а во второмъ и въ третьемъ нѣкоторое затрудненіе перевозки грузовъ, если паденіе или подъемъ цѣнъ имѣютъ характеръ случайный, можетъ оказать прямо полезное вліяніе, какъ противодѣйствіе указаннымъ колебаніямъ, если же эти явленія пріобрѣтаютъ болѣе прочный характеръ, то стѣсненіе будетъ только временнымъ, такъ какъ такія измѣненія, какъ я уже раньше говорилъ, также должны вызвать исправленіе провозной платы.

Наконецъ, еще одно возраженіе можетъ быть сдѣлано разсматриваемой системѣ съ точки зрѣнія интересовъ самихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ самомъ дѣлѣ, правильно ли при установленіи тарифовъ вполнѣ пренебрегать стоимостью совершенія перевозокъ, выражающею расходъ желѣзной дороги? Не возможенъ ли при этомъ такой случай, что сборъ съ перевозокъ, сообразованный съ ихъ платежною способностью, не покроетъ издержекъ предпріятія? Такимъ образомъ установленіе защищаемой тарифной системы не сдѣлаетъ ли невозможнымъ существованіе желѣзныхъ дорогъ? Вопросы эти имѣютъ весьма существенное значеніе, такъ какъ установленіе и сохраненіе правильнаго отношенія между доходомъ и расходомъ всякаго предпріятія составляетъ первую задачу его хозяйства и нарушеніе правильности этого отношенія равносильно для него прекращенію возможности существованія. Но можетъ ли въ самомъ дѣлѣ имѣть такое пагубное вліяніе на хозяйство дорогъ проведеніе принципа согласо-

вапія провозной платы съ платежною способностью грузовъ? Едва ли. Собственно въ самомъ этомъ принципѣ нѣтъ ничего обезпечивающаго отъ возможности нарушенія равновѣсія между доходомъ и расходомъ дороги, но обезпеченія отъ такого явленія и слѣдуетъ искать не въ тарифной системѣ, а въ правильной постановкѣ вообще всего желѣзнодорожнаго дѣла въ народномъ хозяйствѣ. При такой постановкѣ сооруженію всякой дороги безусловно должно предшествовать подробное изслѣдованіе той мѣстности, гдѣ ее предположено провести, съ цѣлью выясненія не только технической возможности постройки, но и экономической ея выгодности *). Такое изслѣдованіе должно показать, какое количество и какихъ именно перевозокъ можетъ ждать предполагаемая дорога, а слѣдовательно и указать норму возможнаго для нея дохода. Если изслѣдованіе это велось правильно и результатомъ его явилось проведеніе дороги, то рѣчи о недостаточности количества груза или недостаточности дохода съ него собственно и быть не должно. Допустить такую недостаточность можно только въ одномъ случаѣ: если дорога проведена не съ исключительной задачей удовлетворять экономическимъ потребностямъ населенія, а имѣетъ какія-либо другія цѣли, напримѣръ должна служить для обороны страны или для ея культурнаго развитія; но въ этомъ случаѣ и нельзя требовать, чтобы расходъ дороги покрывался выручкой съ коммерческаго движенія грузовъ, а напротивъ есть полное основаніе покрывать издержки предпріятія изъ иныхъ источниковъ, имѣющихъ непосредственную связь съ тою цѣлью, для которой оно служитъ. Если исключить этотъ случай сознательнаго построенія малодоходной дороги, то нарушеніе соотвѣтствія между издержками и выручкой съ движенія возможно только при

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 269.

недостаточности или ошибочности предварительнаго изслѣдованія; оно указываетъ на ошибку въ сооруженіи дороги и никакъ не можетъ быть отнесено къ неправильности тарифной системы. Но какая бы ни была въ разсматриваемомъ случаѣ причина ненормальнаго положенія хозяйства дороги, можно требовать, чтобы съ этимъ положеніемъ считались всѣ отрасли, на которыя распадается его дѣятельность. Не представляетъ ли въ этомъ отношеніи недостатковъ принятая нами тарифная система? Не можетъ ли она ухудшить дѣла, и наоборотъ, нельзя ли отступленіемъ отъ нея облегчить положеніе больнаго хозяйства дороги? Опять же нѣтъ. При предположенномъ согласованіи провозной платы съ платежной способностью груза отъ народнаго хозяйства берется все то, что оно можетъ дать на поддержаніе желѣзныхъ дорогъ. Въ извѣстныхъ случаяхъ можно, конечно, произвести на него давленіе и заставить его при усиленномъ напряженіи платежныхъ силъ и на счетъ сокращеній въ удовлетвореніи другихъ потребностей увеличить сумму, платимую за совершеніе перевозокъ: такъ, въ мѣстности, все хозяйство которой разсчитано на вывозъ или въ которой заготовлено для сбыта большое количество какихъ-либо продуктовъ, можно путемъ поднятія вывозныхъ тарифовъ усилить доходъ дороги на счетъ вознагражденія факторовъ производства; точно также, если извѣстный рынокъ снабжается какимъ-либо товаромъ исключительно путемъ ввоза его изъ другой мѣстности, и этотъ товаръ составляетъ насущную потребность населенія, можно увеличеніемъ провозной платы возвысить выручку рельсоваго пути, обративъ на уплату за провозъ часть средствъ населенія, имѣвшихъ прежде другое назначеніе. Но несомнѣнно, что такая тарифная политика можетъ лишь временно поддержать хозяйство дороги; необходимымъ послѣдствіемъ ея будетъ разстройство хозяйства той мѣстности, которой служитъ до-

рога, а слѣдовательно сокращеніе и тѣхъ перевозокъ, которыя дорога могла бы имѣть, еслибы не пыталась превзойти предѣлъ платежной способности грузовъ. Правильный выходъ изъ разсматриваемаго ненормальнаго положенія хозяйства дороги можетъ быть только одинъ: это—сокращеніе расходовъ пропорціонально получаемому доходу. Такой выходъ не представляется невозможнымъ, ибо техническая природа желѣзнодорожнаго предпріятія, хотя и ставитъ нѣкоторыя безусловныя требованія его расходному бюджету, но все же допускаетъ и извѣстныя стѣсненія его въ соотвѣтствіи съ тою работой, которая предстоитъ этому предпріятію. До этого предѣла возможнаго сокращенія издержекъ и должно идти хозяйство дороги, не имѣющей возможности получать усиленную выручку отъ промышленнаго движенія и не могущей оправдать полученія средствъ существованія изъ другихъ источниковъ служеніемъ какимъ-либо инымъ цѣлямъ, кромѣ промышленной. Если и при этомъ предѣлѣ равновѣсіе между доходомъ и расходомъ не установится, то судьба дороги должна быть та же, что и всякаго другаго предпріятія, представляющаго слишкомъ большую затрату сравнительно съ приносимою пользой: она должна или работать въ убытокъ, если средства хозяевъ допускаютъ это, и можно разсчитывать, что окружающія обстоятельства измѣнятся и дадутъ возможность впослѣдствіи поднять доходъ настолько, что онъ покроетъ не только расходы предпріятія, но и понесенный ущербъ, или же должна вовсе прекратить свою дѣятельность.

Мнѣ кажется такимъ образомъ, что бояться неблагопріятнаго вліянія развиваемой системы на общій ходъ хозяйства желѣзныхъ дорогъ, видѣть въ ней опасность нарушенія общаго равновѣсія между доходомъ и расходомъ предпріятія—нельзя. Разсматриваемый вопросъ можетъ однако имѣть и другую сторону. Можно допустить, что безъ па-

рушенія общаго равновѣсія въ балансѣ желѣзнодорожнаго предпріятія послѣдовательное проведеніе принципа согласованія провозной платы съ платежною способностью грузовъ приведетъ къ тому, что дорога вынуждена будетъ въ отдѣльныхъ случаяхъ принимать къ перевозкѣ грузы съ такою малою платежною способностью, при которой взыскиваемая съ нихъ плата не будетъ покрывать издержекъ, вызываемыхъ спеціально данною перевозкой. Теоретически нельзя отвергать возможности такихъ случаевъ и въ виду ихъ можно бы допустить извѣстное ограниченіе основнаго тарифнаго принципа установленіемъ такого требованія, чтобы для допущенія къ движенію по желѣзной дорогѣ всякій грузъ обладалъ извѣстной наименьшей платежной способностью, опредѣляемой размѣромъ спеціальныхъ издержекъ, вызываемыхъ его перевозкой, и чтобы дальше этого предѣла дорога не была бы вынуждаема допускать пониженія своихъ тарифовъ. Но такое ограниченіе не будетъ имѣть никакого реальнаго значенія въ силу двухъ обстоятельствъ: во-первыхъ, въ силу того, что грузы со слишкомъ низкою платежною способностью въ дѣйствительности не будутъ являться на желѣзную дорогу и, во-вторыхъ, вслѣдствіе ничтожности той платежной способности, которою долженъ обладать грузъ, чтобы дорога могла совершить его перевозку безубыточно. Дѣйствительно, нельзя допустить, чтобы перевозка совершалась только ради того, что можно произвести извѣстное перемѣщеніе груза. Помимо платы за провозъ, всякое передвиженіе вызываетъ разныя другія пожертвованія со стороны лица, дѣлающаго перевозку, — пожертвованія и временъ и трудомъ. Всѣ эти пожертвованія противодѣйствуютъ движенію, и нужно, чтобы интересъ въ совершеніи его достигъ извѣстнаго довольно значительнаго напряженія, чтобы предметъ перевозки явился на дорогу. Такимъ образомъ самое предъявленіе груза къ перевоз-

кѣ можетъ въ большинствѣ случаевъ совершиться только тогда, когда этотъ грузъ имѣетъ уже довольно значительную платежную силу. Съ другой стороны, развѣ въ весьма исключительныхъ случаяхъ дорога можетъ быть лишена возможности совершить извѣстное передвиженіе безъ убытка для себя; есть такія перевозки, которыя не причиняютъ ей никакихъ измѣримыхъ расходовъ, напримѣръ, перевозки въ порожнихъ вагонахъ, идущихъ въ обратномъ направленіи,— перевозки, при которыхъ грузъ занимаетъ часть вагона, поставленнаго въ поѣздъ для передвиженія другаго груза и т. п. Можно безусловно допустить, что при соблюденіи извѣстныхъ условій можетъ быть совершена перевозка груза съ какой угодно ничтожной платежною способностью, безъ нанесенія ущерба дорогѣ. Мнѣ кажется поэтому, что нѣтъ основаній опасаться вреднаго вліянія разсматриваемой системы даже и въ отдѣльныхъ случаяхъ исключительно дешевыхъ перевозокъ и что нѣтъ практической надобности ставить какія-либо ограниченія разбираемому принципу.

Все вышесказанное приводитъ къ тому убѣжденію, что ни съ точки зрѣнія пользы общества, ни со стороны интересовъ желѣзнодорожнаго хозяйства не можетъ быть сдѣлано заслуживающихъ уваженія возраженій противъ принятія принципа согласованія провозной платы съ платежною способностью грузовъ. Мы можемъ поэтому остановиться на этомъ принципѣ, какъ наиболѣе соотвѣтствующемъ положенію желѣзныхъ дорогъ въ народномъ хозяйствѣ и какъ всего ближе достигающемъ той цѣли, которую должно преслѣдовать тарифное дѣло.

Принятіе этого принципа должно измѣнить то направленіе, которое до сего времени преобладало при изысканіи мѣръ къ улучшенію состоянія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Изъ того, что я сказалъ при объясненіи принципа согласованія провозной платы съ платежною способностью груза,

видно, что съ установленіемъ его степень общеполезности тарифовъ становится всецѣло въ зависимость отъ способа, какимъ этотъ принципъ осуществляется въ дѣйствующей системѣ ихъ. Платежная способность товаровъ не представляетъ такой постоянной, объективной мѣрки, съ которой можно бы было механически согласовать разъ навсегда провозную плату. Уже при первоначальномъ опредѣленіи ея приходится прибѣгать къ анализу условій, при которыхъ образовались цѣны товаровъ, чтобы не принять кажущейся платежной способности за дѣйствительную; тщательное наблюденіе и изученіе хода хозяйственной жизни необходимо и для дальнѣйшаго развитія тарифовъ, для удержанія ихъ въ соотвѣтствіи съ измѣненіями, происходящими въ цѣнахъ товаровъ и въ платежной способности грузовъ. При такомъ значеніи для достоинства тарифовъ извѣстной, довольно сложной и трудной дѣятельности органовъ, завѣдывающихъ ими, въ тарифномъ дѣлѣ первостепенную важность пріобрѣтаетъ вопросъ о томъ, какъ обезпечить правильное направленіе и качество этой дѣятельности?—гдѣ найти гарантіи того, что распорядители тарифовъ будутъ руководствоваться именно тѣми постоянными и истинными интересами производства и потребленія, которые должны быть положены въ основу всего дѣла, а не какими-либо чуждыми этимъ интересамъ мотивами?

Разсмотрѣнію этого вопроса и посвящена остальная часть моего изслѣдованія.

ГЛАВА III.

Значеніе въ тарифномъ дѣлѣ соперничества желѣзныхъ дорогъ съ другими путями сообщенія.

Наиболѣе могучимъ стимуломъ, способнымъ заставить дѣятеля согласовать свою дѣятельность съ общею пользой, является въ хозяйственной жизни соперничество. Подъ вліяніемъ этого стимула скорѣе всего совершается пониженіе цѣнъ за разные предметы торговаго оборота и за продаваемыя услуги; подъ его же вліяніемъ усовершенствуется качество этихъ предметовъ и услугъ и совершается приспособленіе ихъ къ потребностямъ общества. При изученіи способовъ обезпечить правильное направленіе дѣятельности органовъ, завѣдывающихъ тарифами, необходимо поэтому прежде всего разсмотрѣть, какое вліяніе можетъ имѣть въ этомъ отношеніи соперничество.

Въ желѣзнодорожной литературѣ и въ многочисленныхъ спорахъ, которые возникали по поводу реформъ, необходимыхъ въ тарифномъ дѣлѣ, вопросъ о значеніи соперничества для желѣзнодорожнаго хозяйства обсуждался, кажется, всего чаще и всего горячѣе. Первые опыты сооруженія и эксплуатаціи рельсовыхъ путей совпадаютъ съ тѣмъ періодомъ въ развитіи экономическихъ взглядовъ общества, когда принципъ laisser faire имѣлъ преобладающее значеніе и вѣра въ могущество конкурренціи была всего сильнѣе. Въ виду этого обществомъ естественно было усвоено и потомъ долго удерживалось убѣжденіе, что соперничество приведетъ и желѣзнодорожные тарифы въ то состояніе, какое желательно для народнаго хозяйства. Явленія, которыя пришлось наблюдать въ дѣйствительной жизни, поколебали въ значительной степени это убѣжденіе; однако и теперь еще громко раздаются голоса, утверждающіе, что сила со-

перничества въ концѣ концовъ должна привести къ желанному результату, и что если она этого не сдѣлала еще, то только потому, что соперничество было стѣснено разными ограниченіями и не могло проявиться во всемъ своемъ могуществѣ.

Чтобы выяснить этотъ вопросъ, остановимся отдѣльно на двухъ возможныхъ видахъ соперничества въ дѣлѣ перевозки грузовъ: на конкурренціи, которую должны выдерживать желѣзныя дороги съ другими средствами сообщенія, и на конкурренціи въ области самой желѣзнодорожной перевозки. Разсмотримъ сперва первую.

Желѣзныя дороги представляютъ настолько болѣе совершенное въ техническомъ отношеніи средство сообщенія, что и безъ подробнаго анализа ихъ преимуществъ сравнительно съ другими средствами сообщенія, можно видѣть, что конкурренція этихъ послѣднихъ не должна быть для нихъ страшна. Ихъ подавляющая сила въ этомъ отношеніи такъ велика, что Саксъ въ своемъ трактатѣ о желѣзныхъ дорогахъ рѣшается говорить о взглядѣ, возлагающемъ надежду на конкурренцію другихъ средствъ сообщенія какъ на способъ регулировать образъ дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, только какъ о любопытномъ явленіи (der Curiosität halber) *).

По отношенію къ соперничеству грунтовыхъ дорогъ, кажется, можно безусловно согласиться съ этимъ мнѣніемъ. Уже общій переворотъ во всемірномъ хозяйствѣ, произведенный желѣзными дорогами, свидѣтельствуетъ о невозможности грунтовымъ дорогамъ бороться съ ними; то же самое подтверждаетъ исчезновеніе или преобразованіе въ экспедиторскія конторы прежнихъ транспортныхъ предпріятій; о томъ же говоритъ судьба опустѣвшихъ шоссейныхъ и почтовыхъ трактовъ въ тѣхъ мѣстностяхъ,

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 130.

гдѣ проведены рельсовые пути. Но если мы не будемъ даже говорить объ общихъ преимуществахъ желѣзнодорожной перевозки сравнительно съ гужевою доставкой грузовъ, а остановимся исключительно на сравнительной стоимости провоза въ томъ и другомъ случаѣ, что представляетъ особую важность въ тарифномъ дѣлѣ, то и тутъ мы увидимъ рѣшительное преобладаніе желѣзныхъ дорогъ, исключающее возможность съ ними соперничества. Въ этомъ отношеніи интересныя данныя могутъ представить сравнительныя цѣны гужевой доставки у насъ, въ Россіи, гдѣ извозный промыселъ болѣе развитъ, чѣмъ въ другихъ странахъ. Условія передвиженія гужомъ считаются у насъ на столько благопріятными, что даютъ поводъ утверждать, будто желѣзныя дороги должны у насъ считаться съ гужевою доставкой какъ съ весьма серьезнымъ конкуррентомъ: такъ, на этой мысли настаиваетъ г. Витте, указывающій на существованіе въ нѣкоторыхъ случаяхъ гужевой перевозки параллельно съ желѣзными дорогами и утверждающій, что въ тѣхъ мѣстахъ Имперіи, гдѣ не имѣется желѣзныхъ дорогъ, гужевая перевозка производится „съ платой достаточно ограниченною, вообще не имѣющею рѣшительнаго вліянія на рыночную цѣну различныхъ продуктовъ сравнительно съ такою же цѣнностью тѣхъ же продуктовъ въ мѣстностяхъ изрѣзанныхъ желѣзными путями“ *). Мнѣніе это однако опровергается тѣми цифрами, которыя у насъ имѣются о стоимости гужевой доставки. Нѣкоторыя данныя по этому вопросу мы находимъ у профессора Чупрова въ его сочиненіи о желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, на которое я уже много разъ ссылался; изъ приведенныхъ имъ цифръ **) для Рязанской, Орловской и Калужской губерній видно, что наиболѣе дешевая плата за гужевую доставку существовала въ 1866 году

*) *С. Витте.* „Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ“, стр. 4 и слѣд.
**) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I, стр. 15.

въ Рязанской губерніи, гдѣ, по разсчету на пудоверсту, перевозка отъ Ряжска или Скопина до Москвы на разстояніи 284 и 266 верстъ обходилась до $0,_{063}$ коп. Уже эта низшая плата показываетъ, насколько затруднена для гужевой доставки конкурренція съ желѣзными дорогами по стоимости провоза, ибо эта норма стоитъ ниже только перваго, высшаго класса существующихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ малой скорости, по которому пудоверстная ставка составляетъ $^1/_{12}$ или $0,_{083}$ коп., и не можетъ выдержать сравненія даже со вторымъ классомъ, имѣющимъ ставку въ $^1/_{18}$ или $0,_{055}$ коп., не говоря уже о болѣе низкихъ тарифахъ, разсчитываемыхъ не рѣдко по $^1/_{30}$ коп. съ пуда и версты ($0,_{020}$ к.) и ниже. Сравнительно со среднею платой на русскихъ дорогахъ, исчисляемой профессоромъ Чупровымъ для 1870 года въ $0,_{033}$ к. съ пуда и версты и опустившейся въ 80-хъ годахъ до $0,_{030}$ и $0,_{029}$ к. *), эта низшая плата гужевой доставки поднимаетъ стоимость провоза вдвое. Но мы взяли для сравненія самую низшую норму, между тѣмъ изъ той же таблицы, приведенной г. Чупровымъ, видно, что въ Орловской губерніи плата не спускалась ниже $0,_{076}$ к. и поднималась до $0,_{13}$ и $0,_{18}$ коп., а въ Калужской губ. держалась отъ $0,_{075}$ до $0,_{16}$ коп. Подтвержденіе приведенныхъ цифръ мнѣ лично пришлось видѣть при произведенномъ въ 1885 году изслѣдованіи условій извоза въ Заволжьѣ — въ Новоузенскомъ уѣздѣ Самарской губ., и въ Области Уральскаго Казачьяго войска. Относительно гужевой доставки эти мѣстности находятся въ сравнительно благопріятномъ положеніи, такъ какъ мѣстное населеніе богато скотомъ и, кромѣ того, для извоза туда приходятъ въ значительномъ количествѣ чумаки изъ Астраханской губерніи и киргизы. Но, несмотря на это, и здѣсь

*) „Статистическій сборникъ Министерства П. С.“ вып. 12.

гужевая доставка ложится весьма тяжелымъ бременемъ. По свѣдѣніямъ, собраннымъ путемъ опроса мѣстныхъ жителей и самихъ извощиковъ, оказывается, что доставка пуда хлѣба обходится:

	Разстояніе.	Maximum.	Minimum.	Съ пуда и версты.
Отъ гор. Новоузенска до прист. Балаково .	190	50 к.	15 к.	$0,_{263}$—$0,_{079}$
„ сел. Орлова-Гая „ „ „	125	25 к.	19 к.	$0,_{200}$—$0,_{152}$
„ „ Малаго-Узеня „ „ Покровская сл.	153	31 к. (средн.)	10 к.	$0,_{202}$—$0,_{065}$
„ „ „ „ „ „ Ровное. . .	120	31 к. (средн.)	10 к.	$0,_{258}$—$0,_{083}$
„ „ Александрова-Гая „ Балаково. .	240	50 к.	15 к.	$0,_{209}$—$0,_{062}$
„ гор. Уральска „ „ „ Самара . .	225	30 к.	20 к.	$0,_{133}$—$0,_{088}$
„ „ „ „ „ станц. Бузулукъ .	180	25 к.	15 к.	$0,_{139}$—$0,_{083}$
„ станицы Мергеневск. до прист. Балаково .	340	40 к.	25 к.	$0,_{118}$—$0,_{043}$

Это цѣны извоза въ главномъ направленіи движенія груза; въ обратномъ онѣ нѣсколько ниже, —однако и здѣсь весьма высоки: такъ, по разсчету мѣстныхъ жителей, провозъ главнаго товара, получаемаго съ пристаней, лѣса—обходится отъ пристани до пункта назначенія столько же, сколько стоитъ товаръ въ покупкѣ на пристани; такъ, напримѣръ, брусъ купленный въ Балаковѣ или Ровномъ за 5 руб. обходится въ Новоузенскѣ въ 10 руб. и т. д. Насколько при указанныхъ цѣнахъ возможно соперничество гужевой доставки съ желѣзнодорожною, можно судить изъ такого простаго разсчета: въ настоящее время доставка хлѣба отъ Волги до Петербурга обходится (считая отъ Саратова) лѣтомъ $29,_{57}$ коп. съ пуда, зимой $32,_{02}$ коп.; если-бы принять низшую норму, найденную нами въ сообщеніи города Новоузенска съ Балаковымъ— $0,_{079}$ к. съ пуда и версты, то по этой цѣнѣ провозъ того же пуда обошелся бы въ 1 р. 12 к. ($0,_{079} \times 1422$ в.), по низшей изъ всѣхъ приведенныхъ мною ставокъ — въ сообщеніи Александрова-Гая съ Балаковымъ—88 к. ($0,_{062} \times 1422$). Въ виду всего сказаннаго нельзя не придти къ тому убѣжденію, что соперничества между желѣзною дорогой и гужевою достав-

кой быть не можетъ. Естественная область извоза—перевозка грузовъ на короткія разстоянія, гдѣ нагрузка и выгрузка составляютъ сравнительно значительную долю общихъ издержекъ, затѣмъ такого рода движеніе, которое не имѣетъ опредѣленнаго, постояннаго направленія, или которое должно часто прерываться. Такова перевозка въ городахъ и близъ городовъ: здѣсь движеніе товаровъ не выбрало себѣ, такъ сказать, опредѣленнаго русла; оно совершается по разнымъ направленіямъ, на короткія разстоянія, въ неопредѣленное время,—очевидно, такой сложный механизмъ, какъ желѣзная дорога, непримѣнимъ къ нему. Но разъ грузъ собрался въ значительномъ количествѣ и его нужно перевезти на большое разстояніе, онъ всецѣло попадаетъ во власть желѣзной дороги. Если въ этихъ случаяхъ товары везутъ параллельно линіи на быкахъ, то это не свидѣтельствуетъ о выгодности такого способа передвиженія, а только или о безвыходномъ положеніи населенія, или о невыгодности устанавливаемыхъ желѣзными дорогами тарифовъ, о невозможности уплачивать назначаемую ими цѣну провоза. Объясненіе возможности такихъ тарифовъ мы находимъ у г. Витте: изъ приводимаго имъ разсчета видно, что если дорога, поднявъ свой тарифъ до высоты гужевой доставки, лишится черезъ это половины груза, который она могла бы перевезти, но за остальную половину выручитъ столько же или больше, чѣмъ сколько она могла бы выручить по низшему тарифу за весь грузъ, то она всегда предпочтетъ взять высшій тарифъ, а не низшій *).

Для водныхъ путей соперничество съ желѣзными дорогами болѣе возможно. Главнымъ условіемъ, облегчающимъ для нихъ борьбу, является дешевизна фрахта за перевозку водой. Такъ, мы видимъ, напримѣръ, что у насъ на желѣзныхъ дорогахъ стоимость провоза хлѣба вообще не спускается

*) *С. Витте.* „Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ“, стр. 8.

ниже $^1/_{60}$ коп. съ пуда и версты; между тѣмъ у насъ же, на Волгѣ при перевозкѣ вверхъ по рѣкѣ, фрахтъ въ среднемъ выводѣ колеблется отъ $^1/_{160}$ к. съ пуда и версты, при разстояніи приблизительно въ 1.000 верстъ, до $^1/_{190}$, при разстояніи около 2.000 верстъ, причемъ въ болѣе благопріятные для перевозки года и рейсы доходитъ до $^1/_{250}$, $^1/_{260}$ *), а при перевозкѣ внизъ по рѣкѣ — спускается ниже $^1/_{300}$, доходя даже до $^1/_{490}$ и $^1/_{635}$ к. съ пуда и версты **). Эта способность къ конкурренціи ослабляется однако въ значительной степени двумя обстоятельствами: во-первыхъ, тѣмъ, что водный путь бываетъ большею частью длиннѣе желѣзнодорожнаго, если онъ соединяетъ тѣ же два пункта, какъ и послѣдній, и во-вторыхъ, тѣмъ, что при перевозкѣ водой, кромѣ фрахта, грузохозяину приходится нести еще разные расходы, отъ которыхъ онъ избавленъ при перевозкѣ по рельсовому пути, какъ, напримѣръ, расходы на страхованіе груза, расходы на уплату сборовъ за пользованіе искусственными водными путями, издержки на перегрузку и т. п. Насколько въ извѣстныхъ случаяхъ можетъ быть ослаблена способность водныхъ путей къ соперничеству указанными двумя обстоятельствами, можно судить по тому, что, несмотря на приведенную выше разницу во фрахтахъ и въ провозной платѣ, доставка хлѣба въ Петербургъ отъ низовыхъ волжскихъ пристаней обходится водой лишь немного дешевле, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ, а именно: провозъ одного пуда хлѣба стоитъ въ среднемъ ***):

	въ 1-й рейсъ.	во 2-й рейсъ.	Лѣтомъ.	Зимой.
Отъ Самары . .	водой : $25_{,09}$ к.	$23_{,38}$ к., по жел. дор.	$29_{,87}$ к.	$32_{,29}$ к.
„ Саратова .	„ : $27_{,33}$ „	$24_{,97}$ „ „ „ „	$29_{,57}$ „	$32_{,02}$ „

*) *А. Клоповъ*: „Матеріалы для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ“. Таблица № 12.

**) Тамъ же. Таблица № 16.

***) Стоимость провоза взята для воднаго пути изъ вышеуказаннаго изслѣдованія г. Клопова (табл. № 30—б), для желѣзнодорожнаго — по таблицамъ спеціальныхъ тарифовъ дорогъ II гр.

Такимъ образомъ и по дешевизнѣ провоза не всегда водные пути могутъ быть серьезными соперниками для желѣзныхъ дорогъ. Значеніе ихъ конкурренціи однако умаляется еще и другими обстоятельствами. Прежде всего такая конкурренція не вездѣ и не во всѣхъ направленіяхъ возможна: производители хлѣба, напримѣръ, близь Самары, Сызрани, Саратова могутъ извлекать пользу изъ соперничества воднаго пути съ желѣзнодорожнымъ при перевозкѣ хлѣба въ Петербургъ; но соперничество это не имѣетъ для нихъ никакого значенія при перевозкѣ, напримѣръ, въ Елецъ и Варшаву. Равнымъ образомъ не могутъ получить отъ него никакой пользы хлѣбопромышленники Пензы, Тамбова, Борисоглѣбска и Курска. Затѣмъ ослабляющее вліяніе на этотъ видъ соперничества имѣетъ то обстоятельство, что оно возможно не во всякое время: въ такихъ странахъ, какъ Россія, въ теченіе всего зимняго періода желѣзныя дороги являются полными хозяевами движенія. Наконецъ, огромное преимущество передъ водой желѣзныя дороги имѣютъ въ быстротѣ и срочности движенія; это преимущество изъемлетъ отъ вліянія соперничества всѣ срочныя перевозки, имѣющія несомнѣнно большое значеніе для торговли.

Въ виду всего сказаннаго, если и признать возможною конкурренцію водяныхъ сообщеній съ желѣзными дорогами, то во всякомъ случаѣ эту конкурренцію необходимо считать ограниченною какъ по времени, такъ и по мѣсту, и придавать ей большаго значенія въ дѣлѣ регулированія желѣзнодорожныхъ тарифовъ нельзя. Этотъ теоретическій выводъ вполнѣ подтверждается тѣми явленіями, которыя мы можемъ наблюдать въ области желѣзнодорожной и водяной перевозки. Если мы обратимся къ изученію этихъ явленій, то увидимъ, что всюду движеніе грузовъ по рельсовымъ путямъ возрастаетъ въ такой мѣрѣ, что оставляетъ далеко за собой

движеніе ихъ по водѣ, и всюду, гдѣ эти два средства сообщенія вступаютъ въ борьбу, побѣда остается за желѣзными дорогами, отнимающими постепенно грузы отъ водныхъ путей и остающимися такимъ образомъ полными распорядителями условій движенія.

Въ этомъ отношеніи весьма поучительна борьба водныхъ путей съ желѣзными дорогами въ Англіи. Окруженная моремъ, изрѣзанная естественными и искусственными путями сообщенія внутри страны, Англія представляла такія благопріятныя условія для развитія сильной конкурренціи водныхъ путей желѣзнымъ дорогамъ, какія едва ли могутъ представиться въ какой-либо другой странѣ міра. И что же мы видимъ?

Наиболѣе опаснымъ соперникомъ для желѣзныхъ дорогъ должна бы явиться прибрежная перевозка моремъ. Между тѣмъ именно эта перевозка оказывается въ упадкѣ. Вотъ какія явленія отмѣчаетъ въ ея развитіи изслѣдователь желѣзнодорожнаго дѣла въ Англіи, Конъ.

Количество грузовъ, перевозившихся въ судахъ прибрежнаго плаванія, довольно быстро возраставшее до 60-хъ годовъ, съ 1866 года начинаетъ уменьшаться, а именно:

въ 1840	г.	перевозка	эта	опредѣлялась	въ	10.766.056	тоннъ
„ 1850	„	„	„	„	„	12.564.631	„
„ 1860	„	„	„	„	„	17.003.411	„
„ 1866	„	„	„	„	„	18.598.120	„
„ 1870	„	„	„	„	„	18.300.275	„
„ 1872	„	„	„	„	„	18.099.150	„ *)

Въ то же время перевозка товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ достигаетъ до 179 мил. тоннъ, т.-е. до такой цифры, которая почти въ десять разъ больше, чѣмъ количество гру-

*) *Cohn*: „Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik“, т. II, стр. 322.

зовъ, перевозимыхъ судами каботажнаго плаванія *). Вмѣстимость судовъ всего англійскаго флота съ 1849 года до 1872 года увеличилась на $2^1/_4$ мил. тоннъ, но въ этомъ числѣ увеличеніе общей вмѣстимости судовъ прибрежнаго плаванія составляетъ только $^1/_4$ мил. тоннъ, причемъ средняя вмѣстимость такихъ судовъ падаетъ съ $74,_{90}$ тоннъ до $74,_{40}$ при увеличеніи средней вмѣстимости всѣхъ судовъ торговаго флота съ $134,_{60}$ до $255,_{46}$ тонны **).

Что такому сравнительному упадку каботажнаго судоходства причиной было развитіе желѣзныхъ дорогъ, Конъ доказываетъ измѣненіемъ въ характерѣ подвоза каменнаго угля въ Лондонъ: суда прибрежнаго плаванія доставляли въ этотъ пунктъ каменнаго угля:

въ 1831	году	. . . .	2.053.673 тонны.
„ 1836	„	. . . .	2.398.352 „
„ 1870	„	. . . .	2.993.710 „
„ 1871	„	. . . .	2.762.712 „
„ 1872	„	. . . .	2.548.918 „
„ 1873	„	. . . .	2.665.680 „

Въ это время подвозъ каменнаго угля по желѣзнымъ дорогамъ развивался слѣдующимъ образомъ:

въ 1868	году	подвезено	2.979.333 тонны.
„ 1869	„	„	3.341.586 „
„ 1870	„	„	3.758.090 „
„ 1871	„	„	4.449.141 „
„ 1872	„	„	5.007.504 „
„ 1873	„	„	5.158.668 „

Изъ этого количества въ 1873 году подвозили желѣзныя дороги:

*) Тамъ же, стр. 323.
**) Тамъ же, стр. 328—329.

Midland.	$1^{2}/_{3}$	мил. тоннъ.
London and North-Western.	1	„ „
Great Western.	$^{2}/_{3}$	„ „
Great Northern	1	„ „
Great Eastern	$^{2}/_{3}$	„ „

по каналу же Grand Junction провезено въ томъ же году только 11.195 тоннъ.

„Приведенныя цифры,—говоритъ Конъ, доказываютъ, во-первыхъ, что въ тотъ періодъ, когда англійская торговля и англійская промышленность получили наибольшее развитіе, англійское каботажное судоходство относительно своего главнаго предмета перевозки и главнаго пункта направленія движенія почти осталось неподвижнымъ, а нѣсколько лѣтъ находится даже въ паденіи; въ тотъ же самый періодъ времени цѣнность англійскаго вывоза поднялась въ пять разъ (въ 1836 г.—53 мил., въ 1872 г.—256 мил.), количество вывоза каменнаго угля (за границу) увеличилось въ 15 разъ (въ 1836 г.—916.868 тоннъ, въ 1872 г.—13.198.494 т.). Эти же цифры доказываютъ, во-вторыхъ, что пяти желѣзнымъ дорогамъ, идущимъ съ сѣвера къ Лондону, удалось въ борьбѣ съ морскимъ подвозомъ привлечь къ себѣ $^{2}/_{3}$ всего лондонскаго подвоза, т. е. перевозку вдвое большаго количества чѣмъ то, которое доставляется по морю. Одна желѣзная дорога Midland привезла въ 1873 году 1.655.962 тонны въ то время, какъ старая каменноугольная гавань Ньюкэстль на Тейнѣ выслала въ Лондонъ только 1.439.820 тоннъ. Почти все увеличеніе количества подвозимаго къ Лондону угля, вызванное увеличеніемъ въ теченіе 40 лѣтъ потребности въ этомъ продуктѣ Лондона для мѣстнаго потребленія, для промышленности и для вывоза, теперь покрывается перевозкой по желѣзнымъ дорогамъ, развитіе которой шло въ этотъ періодъ равномѣрно съ развитіемъ потребности въ углѣ“. *)

*) Тамъ же, стр. 330—331.

Точно также какъ и море, оказались безсильными въ борьбѣ съ желѣзными дорогами и внутренніе водные пути сообщенія Англіи. Борьба съ ихъ стороны начата была еще до построенія желѣзныхъ дорогъ: какъ извѣстно, владѣльцы каналовъ оказали сильное противодѣйствіе самому первому сооруженію рельсовыхъ путей *); борьбу эту пытались они продолжить и по открытіи ихъ для движенія, но какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ безуспѣшно: тамъ, гдѣ возникало соперничество между этими двумя путями сообщенія, каналы оказывались подавленными желѣзными дорогами **) Насколько трудно было для нихъ сопротивленіе, можно судить по сообщаемой Кономъ ***) исторіи борьбы съ желѣзными дорогами одного изъ величайшихъ каналовъ Англіи— Grand Junction. Когда дѣло каналовъ было уже настолько проиграно, что крупныя перевозочныя предпріятія, занимавшіяся транспортировкой кладей, покинули ихъ, каналъ Grand Junction, въ важнѣйшихъ сообщеніяхъ, которыя онъ могъ обслуживать въ союзѣ съ другими каналами, между Бирмингамомъ, Манчестеромъ, Дерби и Ноттингамомъ, организовалъ самостоятельную перевозку кладей, соединивъ такимъ образомъ, на подобіе желѣзныхъ дорогъ, функціи пути сообщенія съ дѣятельностью транспортнаго предпріятія. Этимъ энергическимъ мѣропріятіемъ, рядомъ съ постоянными пониженіями тарифовъ, Обществу Grand Junction удалось сохранить за собой перевозку грузовъ и даже нѣсколько увеличить ее, такъ что съ 708.257 тоннъ, перевозившихся въ 1833 году, и 1.144.579 тоннъ, перевозившихся въ 1852 г., каналъ дошелъ въ 1868 году до 1.404.012 тоннъ груза. Но какихъ же жертвъ стоила ему эта борьба? Въ 1828 году Общество имѣло чистой прибыли 150.800 ф. ст., въ 1838 г.

*) Тамъ же т. I, стр. 24—25.
**) *Cohn*: „Die Englische Eisenbahn politik der letzten zehn Jahre“, стр. 53.
***) *Cohn*: „Untersuchungen“, т. II, стр. 345.

115.000 ф., въ 48 г. прибыль спустилась до 57.275 ф., а въ 1868 г. до 45.316 ф.; дивидендъ Общества съ 13 процентовъ, получавшихся въ 1833 году, спустился къ 1852 году до 3 процентовъ; акціи канала, стоявшія въ 1833 году 250 за 100, пали къ 1852 году до 50 за 100 и ниже. Несомнѣнно, что съ такими жертвами борьба могла вестись только въ исключительныхъ случаяхъ и что внутренніе водные пути сообщенія должны были скоро потерять значеніе такихъ соперниковъ, съ которыми желѣзнымъ дорогамъ нужно было бы считаться.

Интересны тѣ пріемы, которые употреблялись желѣзнодорожными обществами въ борьбѣ съ водными путями сообщенія. Наиболѣе простымъ и естественнымъ способомъ прекратить соперничество являлось, конечно, соглашеніе съ тѣми транспортными предпріятіями, которыя пользовались этими средствами сообщенія, или съ тѣми обществами, которыя эксплуатировали ихъ. Но, не ограничиваясь этимъ средствомъ, желѣзныя дороги тамъ, гдѣ почему-либо не могли пустить его въ ходъ, прибѣгали прямо къ разстройству водянаго пути. Главныя усилія ихъ въ этомъ случаѣ направлялись на то, чтобы прекратить возможность прямаго, безпрерывнаго сообщенія по водѣ. Съ этою цѣлью онѣ или входили въ соглашеніе съ однимъ какимъ-либо каналомъ, служившимъ звеномъ въ прямомъ сообщеніи, и заставляли его повышать плату за проѣздъ до такихъ предѣловъ, при которыхъ перевозка водой дѣлалась невыгодной, или прямо путемъ выплаты извѣстнаго вознагражденія заставляли его закрыть сообщеніе, или, наконецъ, если можно было пріобрѣсти каналъ въ собственность, приводили его въ такое состояніе, при которомъ онъ дѣлался негоднымъ для движенія *).

Ту же несостоятельность водныхъ путей, какъ соперни-

*) *Cohn:* „Untersuchungen“, т. II, стр. 353 и слѣд.

ковъ желѣзныхъ дорогъ, доказываетъ и другая страна, также изобилующая такими путями: Сѣверная Америка. По свидѣтельству инженера Купка *), путемъ организаціи прямыхъ сообщеній и здѣсь желѣзнымъ дорогамъ удалось, начиная съ 70-хъ годовъ, вызвать отклоненіе движенія грузовъ отъ водныхъ путей на рельсовые. Насколько въ этомъ отношеніи велики оказываются успѣхи послѣднихъ, можно судить по тому, напримѣръ, что между С.-Луи и С.-Поль, двумя городами, лежащими на Миссисипи, въ 1878 году 4,53 мил. тоннъ грузовъ передвигалось по желѣзнымъ дорогамъ и только 608.000 тоннъ, т. е. приблизительно $^1/_7$ часть—водой **). О постепенной побѣдѣ желѣзныхъ дорогъ свидѣтельствуетъ также движеніе грузовъ изъ Чикаго; для этой перевозки Купка даетъ слѣдующія цифры ***):

пшеницы изъ Чикаго отправл. было	водой:	жел. дорогами:
въ 1870 г. .	11,27 мил. буш.	1,75 мил. буш.
„ 1880 г. .	16,6 „ „	6,11 „ „

т. е. въ 1870 году перевозка пшеницы составляла только немного болѣе 13% всей перевозки, а въ 1880 году она дошла почти до 27%.

Отправка пшеничной муки по водѣ съ 1870 года до 1880 года упала съ 570.000 бочекъ до 520.000, по желѣзнымъ же дорогамъ возрасла съ 980.000 бочекъ до 2.330.000 бочекъ.

Отправка кукурузы составляла въ 1870 году по водѣ $13,_{59}$ мил. бушелей, по желѣзнымъ дорогамъ—$4,_{01}$ мил. буш.; въ 1880 году по водѣ отправлено $72,_{40}$ мил. буш., по жел. дорогамъ — $28,_{42}$ мил., т.-е. перевозка по желѣзнымъ дорогамъ, составлявшая менѣе 23% всей перевозки въ 1870 году, въ 1880 году достигла до 28%.

*) *Кирка*: „Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika“, стр. 335.

**) Тамъ, же стр. 338.

***) Тамъ же, стр. 340.

Другой изслѣдователь желѣзнодорожнаго дѣла въ Америкѣ Лейенъ, для той же перевозки изъ Чикаго сообщаетъ слѣдующія данныя: по его вычисленію всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, перевозившихся въ 1882 году между Чикаго и гаванями Атлантическаго океана, двигалось по желѣзнымъ дорогамъ $80,_{2}\,\%$ и по водѣ только $19,_{8}\,\%$; въ среднемъ же въ пятилѣтній періодъ съ 1878 по 1882 годъ перевозка по желѣзнымъ дорогамъ изъ Чикаго къ Атлантическому океану выражалась въ слѣдующихъ цифрахъ:

пшеницы . . . . $34,_{83}\,\%$ всей перевозки
муки . . . . . $87,_{18}\,\%$ » »
кукурузы . . . . $30,_{14}\,\%$ *) » »

Для характеристики успѣховъ желѣзныхъ дорогъ въ борьбѣ съ водными путями, интересна также слѣдующая таблица сравнительной перевозки по тремъ желѣзнымъ дорогамъ штата Нью-Йорка и по всѣмъ каналамъ этого штата, заимствованная Лейеномъ у Nimo (Report on the International Commerce of the United States **):

Перевезено тонн.				
Годы.	По всѣмъ каналамъ штата.	По жел. дорогѣ: New-York-Central and Hudson-river.	По жел. дорогѣ: Erie.	По жел. дорогѣ: Pennsylvania.
1868	6.442.225	1.846.599	3.908.243	4.722.015
1869	5.859.080	2.281.885	4.312.209	5.402.991
1870	6.173.769	4.122.000	4.852.505	5.804.051
1871	6.467.888	4.532.056	4.844.208	7.100.294
1872	6.673.370	4.393.965	5.564.274	8.459.535

*) *Leyen.* „Nordamerikanische Eisenbahnverhältnisse. Archiv für Eisenbahnwesen“, 1865 г. стр. 30.

**) Тамъ же, 1885 г. стр. 32—33.

Перевезено тонн:				
Годы.	По всѣмъ каналамъ штата.	По жел. дорогѣ: New-Iork-Central and Hudson-river.	По жел. дорогѣ: Erie.	По жел. дорогѣ: Pennsylvania.
1873	6.364.782	5.522.724	6.312.702	9.211.231
1874	5.804.588	6.114.678	6.364.276	8.626.946
1875	4.859.858	6.001.954	6.239.946	9.115.368
1876	4.172.129	6.803.680	5.972.818	9.922.911
1877	4.955.963	6.351.356	6.182.451	9.738.295
1878	5.171.320	7.695.413	6.150.568	10.946.752
1879	5.362.372	9.015.753	8.212.641	13.684.041
1880	6.467.656	10.533.038	8.715.892	15.364.788
1881	5.179.192	11.591.379	11.086.823	18.229.365
1882	5.467.423	11.330.393	11.895 238	20.360.399
1883	5.664.056	10.892.440	13.610.623	21.674.160

Изъ этой таблицы видно, что въ періодъ времени съ 1868 года по 1883 годъ перевозка по каналамъ все время клонилась къ пониженію, въ тоже время перевозка по желѣзнымъ дорогамъ почти непрерывно возрастала и къ концу періода съ 10 мил. тоннъ дошла до 46 мил. т.-е. болѣе чѣмъ учетверилась.

Тѣ выводы, которые должны быть сдѣланы о соперничествѣ водныхъ путей на основаніи опыта Англіи и Америки, находятъ себѣ подтвержденіе въ данныхъ о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ и внутреннимъ воднымъ путямъ у насъ. Настоящей борьбы между этими средствами сообщенія,—борьбы, какая велась и въ Англіи, и въ Америкѣ,—у насъ не было до сихъ поръ. Правда, у насъ существуютъ на дорогахъ лѣтніе тарифы, имѣющіе цѣлью противодѣйствовать

отклоненію грузовъ на водные пути, но эти тарифы представляютъ лишь очень нерѣшительныя и слабыя попытки привлечь грузы къ желѣзнымъ дорогамъ, и придавать имъ серьезное значеніе трудно: такъ, напримѣръ, дороги II гр., конкуррируя съ Волгой, дѣлаютъ на лѣто пониженіе въ тарифахъ на хлѣбные грузы, но пониженіе это ограничилось въ сообщеніи съ Петербургомъ въ 1886 году лишь двумя копѣйками на пудъ, а именно:

провозъ пуда хлѣба въ этомъ сообщеніи стоилъ:	зимой:	лѣтомъ:
отъ Самары	32,29 к.	29,87 к.
„ Сызрани	32,08 „	29,62 „
„ Саратова	32,02 „	29,57 „
„ Царицына	32,02 „	29,59 „

Такое пониженіе оставляло все-таки разницу въ пользу воднаго пути около 5 коп. на пудъ и, очевидно, по своей незначительности не могло имѣть вліянія на распредѣленіе грузовъ между конкуррирующими средствами сообщенія. Несмотря однако на такое отсутствіе дѣйствительной борьбы, желѣзныя дороги отняли у водныхъ путей первенствующее значеніе и постепенно стягиваютъ къ себѣ все большую и большую часть перевозокъ, совершаемыхъ въ Имперіи. На это прежде всего указываетъ измѣненіе по годамъ цифръ, выражающихъ общее количество грузовъ, двигавшихся по желѣзнымъ дорогамъ и по водянымъ путямъ. Вотъ эти цифры за одиннадцать лѣтъ съ 1873 года до 1883 года:

перевезено тысячъ пудовъ:

Годы.	По желѣзнымъ дор. *).	По водѣ **).
1873	1.122.119	415.194
1874	1.326.458	410.170

*) „Статистическій сборникъ М. П. С.“, вып. 8, ч. 1-я, табл. VI bis, 11. вып. 12 табл. VI, 10.

**) „Статистическій сборникъ М. П. С.“, в. 4, т. XIII, 18 и в. 8, ч. 2-я т. IV, 49, вып. 12, ч. 2, стр. VI.

Годы.	По желѣзнымъ дорогамъ:	По водѣ:
1875	1.334.728	420.161
1876	1.379.929	466.853
1877	1.746.221	419.917
1878	2.053.112	478.308
1879	2.098.096	522.407
1880	1.949.943	519.133
1881	2.142.849	472.167
1882	2.325.322	513.626
1883	2.564.142	489.708

Мы видимъ, что количество груза, перевезеннаго по желѣзнымъ дорогамъ, въ этотъ періодъ почти удвоилось, тогда какъ перевозка по воднымъ путямъ осталась неподвижною и съ 1879 года показываетъ даже склонность къ упадку. Необходимо при этомъ замѣтить, что увеличеніе количества грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ не можетъ быть объяснено однимъ увеличеніемъ сѣти, ибо это увеличеніе не пропорціонально возрастанію количества грузовъ: въ разсматриваемый періодъ сѣть увеличилась съ 15.187 верстъ на 22.215 верстъ *); грузовъ приходилось такимъ образомъ въ 1873 году на версту дороги менѣе 74 тысячъ пудовъ, въ 1883 же году болѣе 115 тысячъ пудовъ.

Не останавливаясь однако на этихъ общихъ цифрахъ, которыя обнимаютъ и такіе районы, гдѣ нѣтъ и не можетъ быть соперничества между обоими средствами сообщенія, разсмотримъ, какъ складывается движеніе грузовъ въ такомъ районѣ, гдѣ соперничество это наиболѣе развито. Возьмемъ для этого бассейнъ рѣки Волги: рѣка эта съ системой каналовъ, соединяющихъ ее съ Невой, является наиболѣе важнымъ изъ всѣхъ водныхъ путей Россіи; въ то же время для вывоза грузовъ изъ тѣхъ же мѣстностей, откуда ихъ полу-

*) Тамъ же, в. 8, т. VI bis, 11. вып. 12, табл. VI, 10.

чаетъ Волга, и главнымъ образомъ въ тотъ же пунктъ назначенія, въ который отправляетъ ихъ и она, въ С.-Петербургъ, существуетъ нѣсколько желѣзныхъ дорогъ, являющихся или конкуррентами Волги, или служащихъ продолженіемъ ея водныхъ путей. Разсмотримъ, какъ идетъ развитіе перевозки на этихъ путяхъ сообщенія.

Если мы сравнимъ общія цифры перевозки по Волгѣ и только по шести главнымъ изъ конкуррирующихъ съ нею линій, а именно: по Грязе-Царицынской, Тамбово-Саратовской, Моршанско-Сызранской, Московско-Нижегородской, Московско-Ярославской и Рыбинско-Бологовской, имѣющихъ вполнѣ отдѣльную другъ отъ друга отправку товаровъ и исключающихъ поэтому возможность двойнаго счета одного и того же груза, то мы увидимъ положительное возрастаніе перевозки по дорогамъ и паденіе ея по Волгѣ, прекращающееся только въ два послѣднихъ года. Движеніе грузовъ по Волгѣ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ *):

въ	1871	году	отправлено	тысячъ	пудовъ	102.388
„	1872	„	„	„	„	86.537
„	1873	„	„	„	„	87.672
„	1874	„	„	„	„	81.407
„	1876	„	„	„	„	87.327
„	1877	„	„	„	„	74.985
„	1878	„	„	„	„	79.539
„	1880	„	„	„	„	87.102
„	1881	„	„	„	„	77.646
„	1882	„	„	„	„	102.707
„	1883	„	„	„	„	125.621

*) Данныя по перевозкѣ водой взяты изъ „Статистическаго Сборника М. П. С.“: вып. 1, ч. 2, табл. XII, 9; вып. 3, ч. 2 табл. II, 41; вып. 4, ч. 2, табл. XIII, 9 и Доп. Б. 6, вып. 6, ч. 2 табл. II, 37; вып. 9, табл. III, 17; вып. 8, ч. 2, табл. IV, 9; вып. 10, ч. 2, т. IV, 8; вып. 12, т. IV, 8.

По желѣзнымъ дорогамъ перевезено было въ тотъ же періодъ тысячъ пудовъ *):

Годы.	По Грязе-Царицынской **).	По Тамбово-Саратовской.	По Моршанско-Сызранской.	По Нижегородской.	По Московско-Ярославской.	По Рыбинско-Бологовской.	По всѣмъ шести.
1873	19.271	26.432	—	52.047	30.158	23.957	151.865
1874	24.032	28.426	1.623	57.056	33.151	27.318	171.606
1876	25.043	23.069	15.181	61.641	33.897	44.736	203.567
1877	29.648	27.123	17.344	62.209	34.237	48.199	218.760
1878	34.901	31.026	18.462	68.585	34.905	31.795	219.674
1880	28.968	23.721	19.702	77.541	38.897	35.748	224.577
1881	34.920	27.401	25.315	82.774	39.286	24.954	234.650
1882	33.545	27.382	27.479	82.157	32.779	23.899	227.241
1883	40.316	28.419	32.213	72.590	35.391	40.096	249.025

Мы видимъ такимъ образомъ и въ бассейнѣ рѣки Волги аналогичныя явленія съ тѣми, которыя видѣли вообще на всѣхъ водныхъ путяхъ и на всей сѣти дорогъ Россіи.

Разберемъ теперь, какъ складывается движеніе грузовъ въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ желѣзныя дороги соприкасаются съ водными путями. Для этого остановимся сперва на пунктахъ, преимущественно служащихъ для вывоза грузовъ, и разсмотримъ цифры прибытія и отправленія товаровъ въ этихъ пунктахъ по водѣ и по рельсовымъ путямъ.

Въ выпускахъ 6, 9 и 11 „Статистическаго Сборника

*) Цифры взяты изъ того же изданія: вып. 1, ч. 1, табл. IV Б. а; вып. 3, ч. 1, табл. I, A; вып. 4 ч. 1 табл. VI; вып. 6, табл. I, C; вып. 8, ч. 1, табл. VI и VI bis, вып. 10 табл. VI, вып. 12, табл. VI.

**) Для Грязе-Царицынской дороги взяты цифры только II отдѣленія, Царицынъ-Борисоглѣбскъ.

Министерства Путей Сообщенія" помѣщены таблицы, въ которыхъ сведены данныя по отправкѣ и прибытію въ узловыхъ пунктахъ желѣзнодорожной сѣти и водныхъ путей за 1878, 1880 и 1882 годы. Изъ этихъ таблицъ мы можемъ извлечь слѣдующія свѣдѣнія для главныхъ волжскихъ пристаней:

Пристани.	Пути сообщенія.	Отправка и прибытіе всѣхъ грузовъ въ тысячахъ пудовъ.					
		Въ 1878 году.		Въ 1880 году.		Въ 1882 году.	
		Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.	Отправлено.	Прибыло.
Тверь . . .	Рѣки: Волга и Тверца.	648	3.168	762	3.928	395	5.842
	Николаевская ж. д. .	5.418	2.709	6.554	2.476	6.067	3.771
Ярославль .	Рѣка Волга	1.670	6.829	1.439	7.788	Свѣдѣнія не взяты въ виду ихъ неоднородности съ предъидущими годами.	
	Моск.-Ярославск. ж. д	5.853	3.577	8.988	4.786		
Рыбинскъ .	Рѣки: Волга и Шексна.	1.496	25.059	2.827	23.881	2.353	21.316
	Рыбинско-Волог. ж. д.	25.748	1.927	29.041	1.744	18.318	1.529
Нижній-Новгородъ . . .	Рѣки: Волга и Ока .	10.621	29.754	11.302	32.383	8.590	42.309
	Моск.-Нижегор. ж. д.	20.108	6.976	21.139	8.684	29.383	8.949
Самара . .	Рѣка Волга	20.017	2.408	5.818	1.908	14.318	2.455
	Оренбургская ж. д. .	2.818	14.106	3.333	4.716	3.791	8.635
Саратовъ . .	Рѣка Волга	5.132	7.418	2.930	9.086	3.105	10.922
	Тамбово-Сарат. ж. д.	9.876	3.114	7.174	9.615	9.438	3.109
Царицынъ .	Рѣка Волга	1.323	9.530	780	17.044	501	35.842
	Грязе-Царицынск. ж. д.	14.782	1.439	16.609	4.269	20.963	2.290

Свѣдѣнія эти указываютъ, что въ тѣхъ пунктахъ, которые имѣютъ преимущественно отпускную торговлю, въ цифрахъ вывоза вывозъ по желѣзнымъ дорогамъ имѣетъ преобладаніе надъ вывозомъ по воднымъ путямъ; цифры прибытія грузовъ находятся въ обратномъ отношеніи. Исключеніе изъ этого правила составляетъ Самара, къ которой подвозъ по желѣзной дорогѣ составляетъ большую часть ея прибытія, но это объясняется особымъ положеніемъ Самары въ отношеніи къ сѣти желѣзныхъ дорогъ: въ то время какъ отъ другихъ пристаней желѣзныя дороги идутъ къ главнымъ центрамъ отпускной торговли, Самара имѣетъ желѣзную дорогу, соединяющую ее съ мѣстностями вывозящими грузъ; понятно, что здѣсь явленія перевозки получили своеобразный характеръ сравнительно съ явленіями на другихъ пристаняхъ.

Если мы разсмотримъ родъ главныхъ товаровъ отправляемыхъ изъ узловыхъ пунктовъ и прибывающихъ туда по разнымъ путямъ сообщенія, то здѣсь мы увидимъ въ большинствѣ случаевъ совпаденіе грузовъ вывозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ съ тѣми грузами, которые подвозятся по водѣ. Такъ въ тѣхъ же таблицахъ „Статистическаго Сборника М. П. С.“ мы находимъ такія данныя, напримѣръ, для 1880 года:

Пристани.	Главные грузы, отправляемые по жел. дор., въ тысячахъ пудовъ.		Главные грузы, прибывающіе по водѣ, въ тысячахъ пудовъ.	
Нижній-Новгородъ . . .	Хлѣбные грузы . .	5.360	Хлѣбные грузы . .	3.210
	Соль	3.074	Соль	6.917
	Желѣзо не въ дѣлѣ.	3.530	Желѣзо не въ дѣлѣ.	5.704
	Минеральныя масла.	1.642	Минеральныя масла.	2.152
			Дрова	3.786
			Рыба	1.643

Пристани.	Главные грузы, отправляемые по жел. дор., въ тысячахъ пудовъ.	Главные грузы, прибывающіе по водѣ въ тысячахъ пудовъ.
Рыбинскъ	Хлѣбные грузы . . 26.834	Хлѣбные грузы . . 19.977
	Соль 440	Соль 983
	Желѣзо не въ дѣлѣ. 130	Желѣзо 101
		Рыба 198
		Дрова 533
Царицынъ	Рыба 5.770	Рыба 3.477
	Соль 4.184	Нефть 4.755
	Нефть 4.013	
Саратовъ	Хлѣбные грузы . . 1.158	Хлѣбъ 215
	Рыба 538	Рыба 525
	Соль 1.728	Соль 746
	Нефть 665	Желѣзо 138
	Желѣзо не въ дѣлѣ. 132	Нефть 710
	Лѣсные строительные матеріалы . . . 1.220	Дрова 5.199
		Лѣсные строительные матеріалы . . . 965

Таблица эта указываетъ, что въ прибытіи по водѣ главную роль играютъ тѣ самые грузы, которые преобладаютъ въ отправленіи по желѣзнымъ дорогамъ. Это совпаденіе въ связи съ соотношеніемъ общихъ цифръ прибытія и отправленія по разнымъ путямъ сообщенія во взятыхъ нами узловыхъ пунктахъ приводитъ къ тому убѣжденію, что водные пути имѣютъ въ этихъ узловыхъ пунктахъ преимущественно характеръ подвозныхъ путей, самое же движеніе къ конечной цѣли совершается по желѣзнымъ дорогамъ. Характернымъ доказательствомъ этого отношенія водныхъ путей къ желѣз-

нымъ дорогамъ представляютъ цифры отправки и прибытія хлѣбныхъ грузовъ Саратова въ 1880 году. Цифры эти слѣдующія:

отправлено хлѣба:	въ тысячахъ пудовъ:
водой	1.953
желѣзною дорогой	1.158
всего	3.111
прибыло:	
водой	215
желѣзною дорогой	8.440
всего	8.655

Ввозъ въ Саратовъ въ этомъ году противъ обычнаго порядка превысилъ вывозъ изъ него. Объясняется это явленіе тѣмъ, что въ 1880 году хлѣбъ потребовался въ Саратовъ въ виду неурожая въ Самарской губерніи, такимъ образомъ временно Саратовъ сдѣлался конечнымъ пунктомъ, куда направился хлѣбный вывозъ изъ другихъ мѣстностей. И вотъ мы видимъ, что почти весь подвозъ хлѣба удовлетворяется желѣзною дорогой, дающею въ этомъ году Саратову 8.440.000 пудовъ этого товара, причемъ по родамъ хлѣба оказывается, что идетъ по желѣзной дорогѣ именно тотъ хлѣбъ, который необходимъ для мѣстнаго потребленія: рожь—3.358.000 пудовъ, овесъ—2.458.000 п., мука ржаная—1.428.000 п. Но, удовлетворяя такимъ образомъ потребности въ хлѣбѣ мѣстнаго населенія, желѣзная дорога въ тотъ же годъ, по тому роду хлѣбнаго груза, который, несмотря на неурожай, остался еще продуктомъ вывозной торговли, сохраняетъ преобладаніе надъ водой, а именно: изъ всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ въ этомъ году отправленіе превышало прибытіе только для пшеничной муки,—ея отправлено было 1.511.000 пудовъ, а прибыло только 81.000; изъ общей цифры отправки

вывезено было желѣзною дорогой 1.077.000 пудовъ, водой—434.000 пуд.

То явленіе, что водные пути принимаютъ значеніе подвозныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ, подтверждается также измѣненіемъ цифръ прибытія и отправленія пристани за время до проведенія къ пристани желѣзной дороги и послѣ ея проведенія. По даннымъ, имѣющимся въ „Статистическомъ Сборникѣ Министерства П. С.“, такое сопоставленіе можно сдѣлать для Саратова и Царицына. Товарное движеніе по Тамбово-Саратовской и Грязе-Царицынской дорогамъ открыто было въ іюлѣ 1871 года *). Дѣятельность пристаней Саратова и Царицына съ тѣхъ поръ характеризуется слѣдующимъ образомъ **):

Саратовъ.		Годы.	Царицынъ.	
Отправлено.	Прибыло.		Отправлено.	Прибыло.
Пудовъ.			Пудовъ.	
20.612.321	3.321.116	1871	1.889.296	7.604.039
13.725.882	3.552.173	1872	2.107.612	6.067.621
12.465.860	5.903.312	1873	2.449.308	7.909.380
12.153.753	4.353.011	1874	4.550.699	9.145.343
2.930.000	9.353.011	1880	780.000	17.044.000
1.964.909	11.392.000	1881	583.139	15.362.340
3.105.691	10.922.177	1882	501.438	29.447.695
3.676.953	10.943.564	1883	954.366	27.754.761

*) „Сборникъ свѣдѣній о русскихъ жел. дорогахъ“, 1870—1872 г., Отд. II, стр. 28 и 53.

**) „Статистическій Сборникъ М. П. С., вып. I, ч. 2, табл. XII, 9; вып. 9, табл. III, 5; вып. 8, ч. 3, табл. IV, 3; вып. 10, ч. 2, табл. IV, 3; вып. 12, ч. 2, табл. IV, 3.

Объ пристани со времени проведенія къ нимъ желѣзныхъ дорогъ показываютъ паденіе цифръ отправленія и, наоборотъ, увеличеніе цифръ прибытія. Иное увидимъ мы, если возьмемъ станціи желѣзныхъ дорогъ; здѣсь мы найдемъ такія цифры *):

Саратовъ.		Годы.	Царицынъ.	
Отправлено.	Прибыло.		Отправлено.	Прибыло.
Тысячъ пудовъ.			Тысячъ пудовъ.	
1.758	1.146	1871	—	—
3.830	4.917	1872	—	—
5.013	7.681	1873	7.654	1.717
5.047	5.241	1874	8.849	1.715
6.775	1.647	1875	—	—
5.745	1.416	1876	10.392	1.578
9.973	2.030	1877	12.734	1.271
9.884	3.130	1878	14.760	1.748
7.382	7.157	1879	15.443	2.989
7.176	9.614	1880	16.540	3.881
8.809	5.380	1881	19.184	2.468
9.437	3.109	1882	—	—
9.616	3.583	1883	23.240	2.023
11.083	2.689	1884	22.680	1.705

Цифры эти въ отправленіи указываютъ постоянное воз-

*) Свѣдѣнія для Саратова взяты изъ отчетовъ Правленія и Управленія Тамбово-Саратовской желѣзной дороги за соотвѣтствующіе годы; для Царицына изъ отчетовъ Правленія за 1874, 1878, 1879 и 1884 годы и изъ „Статистическаго Сборника М. П. С.“, вып. 3, табл. I Б; вып. 6, ч. 1, табл. I А; вып. 9, табл. I; вып. 8 прил. къ табл. VI bis.

растаніе, въ прибытіи, особенно для Саратова, мы видимъ колебанія довольно значительныя, но колебанія эти объясняются для Тамбово-Саратовской дороги тѣмъ, что главные предметы обратнаго движенія, дающіе особыя увеличенія въ 1873, 1879 и 1880 годахъ: рожь, овесъ и ржаная мука, предназначаемые въ значительной степени для потребностей Заволжья и колеблющіяся въ зависимости отъ урожаевъ въ Заволжьѣ; отчасти колебанія перевозки этихъ грузовъ зависятъ отъ цѣнъ на нихъ, ибо при дорогихъ цѣнахъ въ портахъ охотнѣе везутъ хлѣбъ до портовъ по желѣзнымъ дорогамъ, когда же цѣны падаютъ и торговля въ застоѣ, хлѣбные грузы преимущественно двигаются водою. Во всякомъ случаѣ, несмотря на замѣчаемыя колебанія, и прибытіе грузовъ на станцію Саратовъ, сравнительно съ 1871 годомъ, значительно возросло.

Для освѣщенія занимающаго насъ вопроса имѣютъ интересъ также данныя о перегрузкѣ съ водныхъ путей на желѣзныя дороги и обратно. Свѣдѣнія по этому предмету для нѣкоторыхъ главнѣйшихъ грузовъ имѣются въ „Статистическомъ Сборникѣ М. П. С.“ за 1878, 1880 и 1882 годы*). Разсматривая помѣщенныя здѣсь цифры, мы видимъ, что наиболѣе важныхъ предметовъ перевозки, какъ-то: хлѣбныхъ грузовъ, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, дровъ, минеральныхъ маслъ, соли, рыбы, чугуна, желѣза не въ дѣлѣ и проч., перегружено было съ воды на желѣзныя дороги:

въ 1878	году	$63_{,4}$	мил. пуд.
„ 1880	„	$72_{,3}$	„ „
„ 1882	„	$90_{,5}$	„ „

*) „Статистическій Сборникъ М. П. С.“, вып. 6, стр. 12; вып. 9 стр. 11 и вып. 11, стр. 11.

обратно:

въ 1878 году	21,9	мил. пуд.
„ 1880 „	23,8	„ „
„ 1882 „	31,0	„ „

Перегрузка съ воды, какъ доказываютъ эти данныя, значительно превышаетъ обратную, при чемъ отношеніе это въ теченіе разсматриваемаго періода измѣняется въ пользу перегрузки на желѣзныя дороги: въ 1878 году она превышала перегрузку на водные пути въ 2,89 раза, въ 1880 въ 3,05, въ 1882 въ 2,92. При этомъ нужно имѣть въ виду, что важнѣйшимъ предметомъ перегрузки въ обоихъ направленіяхъ является хлѣбъ; его было перегружено:

	съ воды:		на воду:	
въ 1878 г	28,6	мил. пуд	15,0	мил. пуд.
„ 1880 „	33,0	„ „	9,3	„ „
„ 1882 „	30,9	„ „	11,3	„ „

въ этой же перегрузкѣ главную роль играетъ Самара, увеличивающая въ значительной степени цифру перегрузки на водные пути вслѣдствіе своего географическаго положенія, о которомъ я уже имѣлъ случай говорить.

До сихъ поръ мы разсматривали, какъ складывается движеніе грузовъ въ пунктахъ, входящихъ въ районъ мѣстностей преимущественно вывозящихъ ихъ; перейдемъ теперь къ тѣмъ явленіямъ, которыя обнаруживаются въ пунктахъ назначенія груза. Для изученія этихъ явленій всего удобнѣе взять въ нашей сѣти С.-Петербургъ, являющійся значительнымъ торговымъ и потребительнымъ центромъ и въ то же время представляющій конечный пунктъ наиболѣе значительной системы водныхъ путей Россіи и нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ. Разсмотримъ, какъ совершается снабженіе

этого пункта разнаго рода товарами. Мы имѣемъ по этому предмету слѣдующія данныя за время съ 1877 года"*).

ГОДЫ	Всѣхъ грузовъ, кромѣ поштучныхъ, прибыло въ С.-Петербургъ, въ тысячахъ пудовъ.							Прибытіе по ж. дор. составу, въ общемъ приб. %
	По Николаевской жел. дор	По С.-Петербурго-Варшавск. жел. дор.	По Балтійской ж. дор.	По Финляндск. ж. дор.	Итого по жел. дор.	По рѣкѣ Невѣ.	Всего прибыло.	
1877	96.664	8.363	5.357	3.716	114.100	166.567	280.667	40,65
1878	78.113	6.332	7.553	3.124	95.122	159.324	254.446	37,38
1879	84.129	6.276	6.595	3.927	100.927	179.218	280.145	36,02
1880	61.178	7.137	10.091	5.685	84.091	171.664	255.755	32,88
1881	58.511	10.220	9.354	4.528	82.613	172.648	255.261	32,36
1882	69.380	5.285	6.426	5.114	86.205	200.982	287.187	30,17
1883	91.927	6.969	5.825	3.768	108.487	182.670	290.974	37,28

Приведенная таблица даетъ выводы противоположные тѣмъ, которые мы до сихъ поръ встрѣчали: она показываетъ, во-первыхъ, преобладаніе воднаго пути надъ желѣзными дорогами въ снабженіи Петербурга разными товарами и, во-вторыхъ, до 1882 года относительное паденіе перевозки по желѣзнымъ дорогамъ. Для того, чтобы разъяснить себѣ эти выводы, разсмотримъ, какіе именно грузы и въ какомъ количествѣ доставляются Невой и какіе желѣзными дорогами.

Изъ тѣхъ же источниковъ, изъ которыхъ я заимствовалъ вышеприведенныя данныя, видно, что главный предметъ перевозки по водѣ составляютъ: дрова, лѣсные строительные матеріалы, гранитъ, камень, плита, кирпичъ, глина,

*) Цифры взяты: изъ „Статистическаго Сборника М. П. С.", вып. 3 табл. III и III bis; вып. 6, табл. IV; а за 1881, 1882 и 1883 годы изъ вѣдомостей о прибытіи и отправленіи грузовъ по р. Невѣ и желѣзнымъ дорогамъ, разсылаемыхъ при „Указателѣ правительственныхъ распоряженій по Министерству Путей Сообщенія."

известь, т.-е. или грузы, представляющіе огромныя удобства для передвиженія по водѣ, какъ лѣсъ и дрова, прямо сплавляемые по рѣкѣ, или предметы громоздкіе и малоцѣнные. Сравненіе перевозки этихъ грузовъ по Невѣ и по желѣзнымъ дорогамъ даетъ слѣдующіе результаты:

Наименованіе грузовъ и путей сообщенія.	Размѣръ перевозки въ тысячахъ пудовъ.					
	въ 1877 г.	въ 1878 г.	въ 1879 г.	въ 1880 г.	въ 1882 г.	въ 1883 г.
Дрова:						
по р. Невѣ	67.718	70.496	64.650	65.283	74.270	67.879
по желѣзнымъ дорогамъ .	8.216	5.083	4.864	5.997	6.746	5.261
Лѣсные строительные матеріалы:						
по р. Невѣ	16.730	8.702	6.563	8.652	34.627	30.222
по желѣзнымъ дорогамъ .	579	562	585	568	719	447
Гранитъ, камень и проч.:						
по р. Невѣ	42.032	50.173	53.987	52.734	47.151	36.773
по желѣзнымъ дорогамъ .	3.296	4.018	4.291	7.102	4.565	3.961
Всѣ поименованные грузы:						
по р. Невѣ	126.480	129.371	125.200	126.669	156.048	134.874
по желѣзнымъ дорогамъ .	12.091	9.663	9.740	13.667	12.030	9.669
по водѣ и жел. дор. вмѣстѣ	138.571	139.034	134.940	140.326	168.078	144.543
Перевозка по жел. дор. составляетъ % общей перевозки	8,72	6,95	7,21	9,73	7,15	6,68

Вторую значительную статью перевозки составляютъ хлѣбъ и льняное сѣмя; сравненіе движенія этихъ грузовъ даетъ слѣдующую таблицу:

Наименованіе грузовъ и путей сообщенія.	Размѣръ перевозки въ тысячахъ пудовъ.					
	въ 1877 г.	въ 1878 г.	въ 1879 г.	въ 1880 г.	въ 1882 г.	въ 1883 г.
Хлѣбные грузы:						
по р. Невѣ	30.204	21.767	42.094	34.531	32.340	38.490
по желѣзнымъ дорогамъ .	74.278	52.998	57.299	39.746	40.577	59.370
Сѣмя льняное:						
по р. Невѣ	3.547	1.589	5.032	4.097	5.898	2.995
по желѣзнымъ дорогамъ .	4.973	3.923	3.170	2.134	1.812	2.212
Общая перевозка обоихъ грузовъ:						
по р. Невѣ	33.751	23.356	47.126	38.628	38.238	41.485
по желѣзнымъ дорогамъ .	79.251	56.921	60.469	41.880	42.389	61.582
по водѣ и жел. дорогамъ вмѣстѣ	113.002	80.277	107.595	80.508	80.627	103.067
Перевозка по жел. дорогамъ составляетъ % общей перевозки	70,13	70,90	56,20	52,02	52,63	59,75

Наконецъ перевозка всѣхъ остальныхъ грузовъ, кромѣ указанныхъ, выражается слѣдующимъ образомъ:

Пути сообщенія.	Размѣръ перевозки въ тысячахъ пудовъ.					
	въ 1877 г.	въ 1878 г.	въ 1879 г.	въ 1880 г.	въ 1882 г.	въ 1883 г.
По р. Невѣ	8.336	6.597	6.892	6.367	6.306	6.311
По желѣзнымъ дорогамъ . .	22.758	28.538	30.718	28.544	31.786	37.236
По водѣ и жел. дор. вмѣстѣ.	31.094	35.135	37.610	34.911	38.092	43.547
Перевозка по жел. дорогамъ составляетъ % общей перевозки	73,19	81,22	81,67	81,76	83,44	85,51

Изъ сопоставленія приведенныхъ трехъ таблицъ видно, что по снабженію Петербурга водные пути конкуррируютъ съ желѣзными дорогами успѣшно, только въ перевозкѣ такого рода товаровъ, которые, какъ уже сказано, представляютъ совершенно исключительно благопріятныя условія для движенія по водѣ. Уже по хлѣбнымъ грузамъ, несмотря на то, что по своей громоздкости и сравнительной малоцѣнности они должны считаться предметомъ весьма склоннымъ въ выборѣ пути сообщенія руководствоваться исключительно соображеніями дешевизны передвиженія, а потому и подверженнымъ притяженію водныхъ путей, желѣзныя дороги сохраняютъ постоянный перевѣсъ надъ водой. Наконецъ, что касается до остальныхъ грузовъ, то ихъ перевозкой всецѣло почти завладѣли желѣзныя дороги, и процентъ перевозки этихъ грузовъ по водѣ постоянно падаетъ. Относительно хлѣбныхъ грузовъ, во второй изъ приведенныхъ мною таблицъ, въ серединѣ разсматриваемаго періода замѣчается пониженіе процента перевозки по желѣзнымъ дорогамъ. Нельзя однако видѣть въ этомъ явленіи хотя бы временную побѣду въ конкурренціи водныхъ путей надъ рельсовыми. Разсматривая таблицы фрахтовъ по годамъ, приведенныя въ изслѣдованіи г. Клопова, мы видимъ, что ни на Волгѣ, ни на Маріинской системѣ годы наиболѣе значительной перевозки по водѣ, какъ 1880 годъ, не представляютъ особыхъ преимуществъ въ отношеніи фрахтовъ *), равнымъ образомъ, насколько мнѣ извѣстно, и по желѣзнымъ дорогамъ въ этотъ періодъ не происходило крупныхъ тарифныхъ перемѣнъ. Причину временнаго пониженія перевозки по желѣзнымъ дорогамъ всего вѣрнѣе слѣдуетъ искать въ общемъ состояніи хлѣбной торговли, въ сравнительномъ застоѣ ея въ тѣ годы, когда хлѣбъ предпочиталъ передви-

*) *А. Клоповъ.* „Матеріалы для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ“. Табл. 10—15.

женіе по водѣ. Это предположеніе дѣйствительно подтверждается статистикой нашей отпускной торговли хлѣбомъ; изъ этой статистики видно, что колебанія цифръ желѣзнодорожной перевозки въ сторону пониженія совпадаютъ съ такими же колебаніями цифръ нашего отпуска, а именно:

	отпускъ былъ:	въ Петербургъ по жел. дор. доставлено:
въ 1877 году .	30.579.716 четвертей	$70_{,13}\,\%$
„ 1878 „ .	42.285.489 „	$70_{,90}\,\%$
„ 1879 „ .	39.729.395 „	$56_{,20}\,\%$
„ 1880 „ .	23.229.336 „	$52_{,02}\,\%$
„ 1882 „ .	34.447.527 „	$52_{,65}\,\%$
„ 1883 „ .	39.717.383 *) „	$59_{,75}\,\%$

Въ общемъ обзоръ Волжскаго бассейна приводитъ къ тому заключенію, что и здѣсь желѣзныя дороги имѣютъ положительное преимущество передъ воднымъ путемъ, что все увеличеніе перевозки, естественно вызываемое развитіемъ промышленности и торговли, достается на долю желѣзныхъ дорогъ, тогда какъ движеніе по водѣ остается вообще на одномъ уровнѣ, принимаетъ отчасти служебный характеръ по отношенію къ рельсовымъ путямъ, отчасти спеціализируется по роду грузовъ и показываетъ возрастаніе только при особо неблагопріятныхъ условіяхъ торговли. Необходимо при этомъ имѣть въ виду, что Волга въ значительной степени находитъ поддержку въ конкурренціи самихъ желѣзныхъ дорогъ и въ неблагопріятномъ положеніи по отношенію къ этой конкурренціи низовыхъ волжскихъ дорогъ. Для того, чтобы доставить грузъ съ Волги на общій съ нею рынокъ—въ Петербургъ, этимъ дорогамъ прежде всего приходится провезти его до Москвы по нѣсколькимъ отдѣльнымъ дорогамъ небольшаго протяженія: такъ, Грязе-Царицынская дорога встрѣ-

*) Цифры отпуска взяты изъ брошюры: „Положеніе русской отпускной торговли хлѣбомъ къ концу 1884 года“. Москва, 1885 г.

чаетъ участокъ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги отъ Грязей до Козлова въ 60 верстъ и линіи Рязанско-Козловской и Московско-Рязанской дорогъ, каждую протяженіемъ менѣе 200 верстъ; Тамбово-Саратовская дорога встрѣчаетъ тѣ же двѣ линіи и еще Тамбовско-Козловскую дорогу длиной въ 69 верстъ; наконецъ, Оренбургская и Моршанско-Сызранская дороги должны провозить грузъ по Ряжско-Моршанской дорогѣ длиной въ 122 версты, по участку Рязанско-Козловской дороги въ 110 верстъ и по Московско-Рязанской дорогѣ длиной въ 186 верстъ. Уже это обстоятельство затрудняетъ соперничество съ Волгой, такъ какъ короткія дороги всегда держатъ, сравнительно, болѣе высокіе тарифы. Но затѣмъ, довезя грузъ до Москвы, всѣ низовыя дороги встрѣчаютъ шестисотъ-верстную Николаевскую дорогу, препятствующую конкурренціи ихъ съ Волгою въ виду того, что она прямо заинтересована въ томъ, чтобы грузъ шелъ по Волгѣ до Нижняго Новгорода и только оттуда бы сворачивалъ на рельсовые пути, ибо въ этомъ случаѣ онъ долженъ будетъ проходить по Московско-Нижегородской дорогѣ, принадлежащей арендаторамъ Николаевской дороги. Несомнѣнно, что этимъ условіямъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ Волга обязана сохраненіемъ значительнаго количества своихъ грузовъ на участкѣ до Нижняго-Новгорода и что при иномъ дробленіи рельсовыхъ путей до Петербурга перевозка грузовъ складывалась бы менѣе благопріятно для воднаго пути.

Если въ заключеніе мы бросимъ взглядъ на движеніе грузовъ въ другихъ группахъ нашихъ водныхъ путей, то и здѣсь мы увидимъ явленія аналогичныя съ тѣми, которыя наблюдали въ волжскомъ бассейнѣ. Перевозка грузовъ по водѣ и здѣсь остается неподвижной; по группамъ она выражается слѣдующимъ образомъ *):

*) „Статистическій Сборникъ М. П. С.“, вып. 12, ч. 2, стр. VII и VIII.

Годы.	Перевезено тысячъ пудовъ по группамъ.			
	Днѣпровско-З. Двинско-Нѣмано-Вислинской.	Донской.	Днѣстровской.	Наровской.
1878	48.380	9.722	3.860	3.104
1879	40.839	9.619	3.404	3.387
1880	31.870	11.186	4.452	4.245
1881	28.868	11.369	4.080	3.085
1882	50.589	16.724	5.353	4.197
1883	46.883	17.474	4.845	3.291

Въ то же время по конкуррирующимъ съ водными путями дорогамъ перевозка постоянно возрастаетъ, при чемъ общія цифры ея значительно превосходятъ цифры перевозки по водѣ. Такъ, перевозка въ тѣ же годы по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ, конкуррирующей съ Донскою группой, и по Юго-Западнымъ дорогамъ, конкуррирующимъ съ Днѣстровскою и Днѣпровскою группами, даетъ слѣдующія числа *):

	перевезено тысячъ пудовъ:	
	по Юго-Западнымъ дорогамъ **).	по Козлово-Вор.-Ростовской ж. д.
въ 1878 году	115.439	61.363
„ 1880 „	134.001	61.910
„ 1881 „	151.703	75.899
„ 1882 „	186.741	86.404
„ 1883 „	209.136	92.173

*) „Статистическій Сборникъ М. П. С.“, вып. 6, т. I А; вып. 8, ч. 1, табл. VI и VI bis; вып. 10, ч. 1, табл. VI; вып. 12, ч. 1, табл. VI.

**) До 1882 года цифры перевозки взяты для этихъ дорогъ безъ Бендеро-Галацкаго участка.

Изъ всего сказаннаго мы должны сдѣлать тотъ выводъ, что и въ Россіи нельзя смотрѣть на водные пути какъ на такого соперника желѣзнымъ дорогамъ, который могъ бы оказать существенное воздѣйствіе на ихъ тарифныя распоряженія. Весьма вѣроятно, что на приведенныя мною цифры оказало вліяніе несовершенное состояніе нашихъ водныхъ путей и что при извѣстной заботѣ о нихъ, при затратѣ на улучшеніе ихъ значительнаго капитала, они оказали бы большую способность къ развитію движенія грузовъ и явились бы болѣе дѣятельными конкуррентами желѣзнымъ дорогамъ. Но этому улучшенію водныхъ путей нельзя придавать особаго значенія въ интересующемъ насъ вопросѣ: если мало принято было мѣръ для увеличенія ихъ способности къ борьбѣ съ рельсовыми путями, то въ то же время нужно имѣть въ виду, что желѣзныя дороги со своей стороны почти не предпринимали съ ними борьбы; усовершенствованіе водныхъ путей несомнѣнно увеличитъ ихъ силу, но примѣръ Англіи и Америки приводитъ къ тому убѣжденію, что желѣзныя дороги найдутъ возможность побѣдить и этого окрѣпшаго противника и такимъ образомъ остаться полными распорядителями условій движенія грузовъ.

ГЛАВА IV.

Значеніе соперничества желѣзныхъ дорогъ другъ съ другомъ.

Переходимъ ко второму виду конкурренціи—къ соперничеству въ сферѣ самой желѣзнодорожной перевозки.

Вопросъ о соперничествѣ въ желѣзнодорожной промышленности, какъ одной изъ отраслей перевозочной промышленности, вообще является въ литературѣ вопросомъ спорнымъ. Нѣкоторые писатели, какъ Саксъ, Вагнеръ, проф.

Чупровъ, считаютъ конкурренцію желѣзныхъ дорогъ между собою не общимъ закономъ, а явленіемъ исключительнымъ и склонны видѣть въ желѣзнодорожномъ предпріятіи предпріятіе монопольное; другіе, какъ Михаэлисъ, а у насъ г. Витте, считаютъ, напротивъ, что и въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ соперничество является такимъ же регуляторомъ промышленности, какъ и въ другихъ сферахъ экономической дѣятельности человѣка.

Нѣтъ спора, что конкурренція въ перевозочной промышленности сильно стѣснена, какъ указываетъ г. Чупровъ, тѣмъ обстоятельствомъ, что услуги перевозчика производятся въ тотъ моментъ времени, когда онѣ потребляются *), вслѣдствіе чего, не имѣя возможности снабжать рынокъ черезъ пересылку своихъ продуктовъ, перевозчики могутъ конкуррировать только тогда, когда сами со своими орудіями производства являются туда, гдѣ существуетъ спросъ на ихъ товаръ. Эти неблагопріятныя условія для желѣзныхъ дорогъ еще усугубляются тѣмъ, что онѣ не могутъ перемѣщать предложенія своихъ услугъ съ одного рынка на другой, такъ какъ являются навсегда прикованными къ извѣстной мѣстности. Но, тѣмъ не менѣе, нельзя не признать, что соперничество дорогъ, въ смыслѣ борьбы за перевозимый грузъ, возможно и дѣйствительно существуетъ во многихъ случаяхъ.

Я не буду здѣсь говорить о томъ видѣ конкурренціи, который усматриваютъ сторонники ея въ борьбѣ совершающейся, или могущей совершиться, въ періодъ предшествующій сооруженію дороги, и который выражается въ томъ, что частные предприниматели при соисканіи концессіи на извѣстную линію прибѣгаютъ во взаимной борьбѣ къ пониженіямъ оговариваемыхъ въ уставахъ тарифовъ. Подобная

*) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“ т. I, стр. 262.

competition for the field является, какъ справедливо замѣчаетъ Саксъ *), дѣломъ вполнѣ случайнымъ, можетъ часто вовсе не существовать и всегда можетъ быть легко устранена соглашеніемъ между соискателями; въ тѣхъ же случаяхъ, когда она будетъ имѣть мѣсто, она можетъ повести лишь къ установленію извѣстнаго рода предѣльныхъ тарифовъ и условій ихъ примѣненія, оставляющихъ всегда большой произволъ предпринимателямъ и неспособныхъ поэтому создать для желѣзныхъ дорогъ послѣ ихъ сооруженія положенія сколько-нибудь аналогичнаго съ тѣмъ, которое разумѣютъ сторонники конкурренціи, когда говорятъ, что принципъ этотъ одинаково примѣнимъ къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, какъ и ко всякимъ другимъ. Говоря о конкурренціи, я буду разсматривать только соперничество между существующими уже дорогами.

Это соперничество имѣетъ дѣйствительно серьезное значеніе. Оно основано на двухъ обстоятельствахъ: на томъ, что одинъ и тотъ же рынокъ, на которомъ является спросъ желѣзнодорожныхъ услугъ, можетъ входить въ районъ двухъ или нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, и на томъ, что желѣзныя дороги принимаютъ участіе въ промышленномъ соперничествѣ мѣстъ значительно удаленныхъ другъ отъ друга.

Саксъ отрицаетъ, чтобы первое изъ указанныхъ обстоятельствъ могло создать между желѣзными дорогами такое отношеніе, которое подходило бы подъ терминъ соперничества: процессъ, которымъ совершается раздѣлъ грузовъ въ узловыхъ пунктахъ желѣзнодорожныхъ районовъ (Bahnknotenpunkten) и который заключается въ борьбѣ за предлагаемый къ перевозкѣ грузъ, онъ соглашается признать только „какъ бы конкурренціей“ (Quasi-Concurrenz) **). Мнѣ ка-

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“ т. II, стр. 89—90.
**) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 91.

жется однако что такое отрицаніе конкурренціи въ данномъ случаѣ не имѣетъ достаточнаго основанія. Саксъ указываетъ, какъ на признакъ, отличающій, по его мнѣнію, возникающее въ разсматриваемомъ случаѣ между дорогами отношеніе отъ конкурренціи, на то, что „въ частномъ хозяйствѣ, подъ вліяніемъ борьбы соперниковъ, раздѣленіе между конкуррентами удовлетворенія потребностей идетъ гораздо дальше и остается постоянно открытою возможность появленія новыхъ соперниковъ, съ болѣе выгоднымъ предложеніемъ, тогда какъ по окончаніи раздѣленія перевозки всегда предстоитъ монопольное обслуживаніе доставшейся каждому изъ конкуррентовъ части движенія“ *). Едва ли, однако, можно этому обстоятельству придавать такое значеніе. Ограниченность числа лицъ, берущихъ на себя удовлетвореніе потребностей рынка, не можетъ еще исключать возможности борьбы между ними за этотъ рынокъ, а эта борьба и называется соперничествомъ. Ограниченность числа конкуррентовъ не можетъ имѣть рѣшающаго значенія даже и для интенсивности соперничества, такъ какъ соперничество между двумя конкуррентами можетъ въ извѣстныхъ случаяхъ быть гораздо живѣе и имѣть гораздо болѣе глубокое вліяніе на экономическую жизнь, чѣмъ конкурренція многихъ. Тотъ процессъ, которымъ соперничество воздѣйствуетъ на явленія рынка, состоитъ въ перемѣнѣ размѣровъ предложенія товаровъ. Вліяніе, которое этотъ процессъ можетъ имѣть, будетъ тѣмъ больше, чѣмъ значительнѣе можетъ быть эта перемѣна; такимъ образомъ соперничество двухъ промышленниковъ, имѣющихъ возможность предложить 1.000 единицъ товара, окажетъ большее экономическое воздѣйствіе, чѣмъ борьба пяти конкуррентовъ, имѣющихъ вмѣстѣ запасъ въ 500 единицъ. Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ число соперниковъ на

*) Тамъ же, стр. 92—93.

одномъ рынкѣ всегда ограничено, за то размѣръ предложенія каждаго изъ нихъ можетъ быть признанъ практически неограниченнымъ, такъ какъ развѣ въ исключительномъ случаѣ какая-нибудь изъ конкуррирующихъ дорогъ не будетъ въ состояніи одна удовлетворить всей потребности рынка. Соперничество между этимъ ограниченнымъ числомъ конкурентовъ будетъ тѣмъ напряженнѣе, что для увеличенія числа предлагаемыхъ услугъ желѣзнымъ дорогамъ, по общему правилу, не нужно дѣлать новыхъ затратъ основнаго капитала, какъ это большею частью бываетъ въ другихъ отрасляхъ промышленности. Такимъ образомъ по возможности производить перемѣны въ условіяхъ рынка нѣтъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ никакихъ причинъ, ограничивающихъ соперничество, или тѣмъ болѣе вполнѣ исключающихъ его. Если мы обратимся къ цѣли борьбы и способу дѣйствія дѣлящихся дорогъ, то мы увидимъ, что они тѣ же, какіе бываютъ въ другихъ случаяхъ промышленнаго соперничества: задача желѣзныхъ дорогъ—сбыть какъ можно больше находящагося въ ихъ распоряженіи товара, услугъ передвиженія; пріемъ употребляемый при этомъ—пониженіе цѣны за оказываемыя услуги. Происходящая такимъ образомъ борьба можетъ повести къ тому, какъ указываетъ Саксъ, что провозная плата станетъ „на той нормѣ, которая даетъ наибольшее число перевозокъ“ *), и такимъ образомъ получится результатъ аналогичный съ тѣмъ, который получается, „когда дѣлаютъ пониженіе тарифа исключительно по соображенію съ условіями сбыта извѣстнаго товара“ **), а не по соображеніямъ конкуренціи; но это нисколько не можетъ помѣшать все-таки признать данное образованіе провозной платы плодомъ соперничества и не даетъ основанія отрицать за происходящей борьбой значенія соперничества. Точно также не

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 92.
**) Тамъ же.

можетъ служить къ отличію отъ соперничества и завершеніе того процесса, посредствомъ котораго совершается раздѣленіе грузовъ въ узловыхъ пунктахъ. Сакс утверждаетъ, что въ концѣ борьбы, возникающей здѣсь между желѣзными дорогами, водворяется монопольное удовлетвореніе части потребности рынка, отвоеванной каждою изъ конкуррирующихъ линій, и это обстоятельство, повидимому, служитъ для него главною причиной для отрицанія конкурренціи *). Но этотъ взглядъ былъ бы правиленъ только въ томъ случаѣ, еслибы результатомъ борьбы являлось прочное, длительное раздѣленіе движенія; въ дѣйствительности же такое прочное раздѣленіе можетъ возникнуть не изъ борьбы, а только изъ соглашенія, стачки: до тѣхъ поръ, пока не послѣдовало такой стачки между наличными конкуррентами, всегда открыта возможность новаго предложенія со стороны одного изъ нихъ по болѣе благопріятнымъ условіямъ, а слѣдовательно и положеніе каждой изъ дорогъ до организаціи стачки не можетъ считаться положеніемъ монополиста. Нужно при этомъ имѣть въ виду, что собственно и появленіе новаго конкуррента въ лицѣ новой желѣзной дороги не представляется невозможнымъ. Исторія желѣзныхъ дорогъ знаетъ случаи такого появленія: такъ, можно, напримѣръ, указать на послѣдовательное возникновеніе ряда конкуррирующихъ дорогъ около Вѣны, о которомъ упоминаетъ г. Чупровъ **). Такимъ образомъ монополія можетъ возникнуть только изъ соглашенія между дорогами о раздѣлѣ груза, но въ такомъ случаѣ и возможность ея появленія нельзя выставлять какъ признакъ, отличающій соперничество желѣзныхъ дорогъ отъ другихъ видовъ промышленной конкурренціи, ибо и во всякой другой области стачка также можетъ прекратить борьбу.

---

*) Тамъ же, стр. 91.

**) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I, стр. 278.

Мнѣ кажется поэтому, что отрицать соперничество желѣзныхъ дорогъ въ общихъ районахъ нѣтъ никакого теоретическаго основанія; на практикѣ же такую конкурренцію нельзя не признать: примѣры борьбы желѣзныхъ дорогъ за районъ дѣйствія, какъ мы увидимъ ниже, были и за границей и у насъ, и возможность такой борьбы доказывается тѣми стараніями, которыя прилагаются практическими желѣзнодорожными дѣятелями къ устраненію вреднаго вліянія ея на ихъ интересы. Въ самомъ развитіи желѣзныхъ дорогъ имѣются условія, благопріятныя для поддержанія этой борьбы, такъ какъ съ размноженіемъ желѣзныхъ дорогъ сѣть ихъ дѣлается постоянно гуще, и такимъ образомъ число пунктовъ, попадающихъ въ районъ двухъ или нѣсколькихъ дорогъ, постоянно возрастаетъ *).

Второе изъ вышеуказанныхъ обстоятельствъ—участіе желѣзныхъ дорогъ въ промышленномъ соперничествѣ различныхъ мѣстъ—является также условіемъ, могущимъ породить конкурренцію между желѣзными дорогами. Михаэлисъ называетъ желѣзныя дороги негласными участницами въ торговлѣ тѣхъ мѣстностей, которыя онѣ связываютъ **): дѣйствительно, развитіе торговли этихъ мѣстъ непосредственно отзывается на доходахъ желѣзныхъ дорогъ, увеличивая или уменьшая количество перевозимыхъ по нимъ грузовъ. Такъ какъ развитіе торговли зависитъ отъ расширенія рынковъ сбыта, доступъ же на разные рынки находится въ зависимости отъ той платы, которую взимаютъ дороги за провозъ, то естественнымъ образомъ эти послѣднія въ своемъ стремленіи увеличить количество перевозимыхъ грузовъ бываютъ нерѣдко принуждены по отношенію къ тарифамъ считаться съ другими дорогами, иногда лежащими въ другихъ странахъ и не имѣющими непосредственной связи съ обслужи-

*) *O. Michaëlis.* „Volkswirthschaftliche Schriften“, т. I, стр. 85.
**) Тамъ же, стр. 86.

ваемою ими мѣстностью. Такимъ образомъ наши дороги могутъ оказаться въ соперничествѣ съ австро-венгерскими или американскими по хлѣбнымъ тарифамъ; дороги, идущія къ портамъ Чернаго моря, могутъ конкуррировать, и дѣйствительно конкуррируютъ, съ тѣми, которыя служатъ для вывоза въ порты Балтійскаго моря и т. д.

Признавая, на основаніи сказаннаго, возможность и наличность въ извѣстныхъ случаяхъ конкурренціи желѣзныхъ дорогъ другъ съ другомъ, разсмотримъ, можетъ ли эта конкурренція обезпечивать правильность желѣзнодорожныхъ тарифовъ?

Для того, чтобы выяснить, насколько можно возлагать въ этомъ отношеніи надежду на соперничество, нужно разобрать два вопроса: 1) какія явленія замѣчаются въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ при дѣйствіи конкурренціи, и 2) насколько можно считать разсматриваемую конкурренцію прочной?

Разбирая первый вопросъ, мы должны прежде всего отмѣтить, что наличность конкурренціи въ тѣхъ случаяхъ, когда съ одинаковою выгодой и одинаковыми удобствами перевозка можетъ совершиться по любой изъ вступающихъ въ соперничество линій, указываетъ на существованіе для выполненія одной и той же услуги двухъ или нѣсколькихъ предпріятій, что̀ сводится къ тому, что въ данный моментъ затраченъ капиталъ въ нѣсколько разъ превышающій тотъ, который былъ бы достаточенъ для удовлетворенія существующей потребности *). Если мы примемъ во вниманіе, какъ значительна стоимость сооруженія желѣзныхъ дорогъ, намъ не трудно будетъ убѣдиться, что поддержаніе такого рода конкурренціи требуетъ отъ страны огромныхъ жертвъ. Если бы соперничество и было достаточнымъ регуляторомъ для

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 95.

тарифнаго дѣла, то, несомнѣнно, купленный такою цѣной регуляторъ этотъ оказался бы слишкомъ дорогимъ для народнаго хозяйства. Но непроизводительная затрата капитала не представляетъ еще одной потери его: она сопряжена еще съ другими вредными послѣдствіями. Однимъ изъ первыхъ въ числѣ этихъ послѣдствій должно явиться повышеніе стоимости производства той услуги, для исполненія которой затрачивается капиталъ. Такимъ образомъ условія, при которыхъ возможна конкурренція, заключаютъ въ себѣ тенденцію прямо противоположную пониженію продажной цѣны желѣзнодорожной услуги, между тѣмъ какъ именно это пониженіе и должно считаться наиболѣе цѣннымъ результатомъ промышленной борьбы желѣзнодорожныхъ предпріятій. Въ періодъ борьбы тенденція эта должна парализоваться противоположною ей необходимостью дѣлать пониженія для завоеванія рынка, но тѣмъ опаснѣе она для того момента, когда почему-либо борьба прекратится, и тѣмъ опаснѣе она для тѣхъ областей, гдѣ такой борьбы не существуетъ; а такія области, несомнѣнно, есть и на нихъ-то падаетъ вся тяжесть противохозяйственной затраты капитала. Въ практикѣ желѣзнодорожнаго дѣла прослѣдить это первое послѣдствіе соперничества всего легче въ тѣхъ повышеніяхъ, которыя происходятъ при заключеніи тарифныхъ соглашеній между дорогами, и въ сравнительной высотѣ тарифовъ мѣстнаго сообщенія, замѣчаемой на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ. Другое естественное послѣдствіе излишней затраты капитала—неравномѣрность распредѣленія желѣзныхъ дорогъ по странѣ, а въ извѣстныхъ случаяхъ и невозможность удовлетворить потребности въ средствахъ сообщенія той или другой мѣстности. Насколько вредно можетъ отозваться это обстоятельство на интересахъ обиженныхъ мѣстностей, можно судить по тому значенію, которое имѣютъ рельсовые пути въ современномъ хозяйствѣ.

Такими явленіями должно сопровождаться соперничество желѣзныхъ дорогъ въ томъ случаѣ, когда два, или болѣе, рельсовыхъ пути могутъ одинаково удовлетворить потребности перевозки. Несомнѣнно однако, что такой случай можетъ быть только исключительнымъ. Весьма трудно допустить, чтобы нѣсколько путей находились въ совершенно одинаковыхъ условіяхъ для передвиженія извѣстнаго груза; гораздо обычнѣе такое положеніе, что для этого груза существуетъ одинъ опредѣленный, кратчайшій и удобнѣйшій путь, а другіе являются кружными. Соперничество между путями сводится въ этомъ случаѣ къ тому, что какая-либо дорога въ погонѣ за перевозкой отбиваетъ грузъ, который естественнымъ образомъ долженъ бы былъ достаться другой дорогѣ. Примѣры такого образа дѣйствія составляютъ нерѣдкость въ исторіи желѣзнодорожнаго дѣла: такъ, можно указать на принесенныя комиссіи гр. Баранова жалобы дорогъ I группы на отклоненіе грузовъ дорогами II группы *); въ настоящее время нерѣдко слышатся обратно подобныя же жалобы со стороны дорогъ II группы на дороги I группы; въ движеніи грузовъ можно наблюдать такія явленія, что грузы изъ Москвы направляются на Волгу не прямымъ путемъ черезъ Московско-Рязанскую и Рязанско-Козловскую дороги, а отклоняются сперва на Московско-Курскую и Ряжско-Вяземскую,—что товары изъ Риги или Варшавы для того, чтобы попасть въ Саратовъ вмѣсто естественнаго пути черезъ Козловъ, сворачиваютъ на Грязи-Царицынъ, чтобы изъ Царицына водой подняться до Саратова. Такого рода конкурренція, приводящая къ тому, что та работа, которую должна бы была исполнить одна дорога, исполняется другою, не можетъ не сопровождаться весьма вредными послѣдствіями для народнаго хозяйства. Во-пер-

*) „Докладъ Ряжско-Царицынской подкоммиссіи по вопросу о желѣзнодорожныхъ тарифахъ“.

выхъ перевозка по кружному пути, хотя бы она и оплачивалась почему-либо товарохозяиномъ дешевле, чѣмъ передвиженіе по естественному направленію, всегда сопряжена съ излишнею тратой труда и капитала и вызываетъ всегда излишній расходъ, не имѣющій оправданія. Она сопровождается затѣмъ неравномѣрностью въ распредѣленіи прибыли между желѣзными дорогами и лишаетъ какую-либо изъ дорогъ принадлежащаго ей дохода, черезъ что ослабляетъ эту дорогу и дѣлаетъ ее менѣе способною выполнять необходимыя для страны услуги. Для торговли и промышленности такое соперничество путей сообщенія создаетъ въ высшей степени шаткое и опасное положеніе, ибо неестественный путь груза, выгодный только въ силу произвольныхъ мѣропріятій конкуррирующихъ дорогъ, во всякую данную минуту можетъ лишиться своихъ преимуществъ, между тѣмъ направленіе на него груза часто сопровождается затратами капитала въ тѣхъ или другихъ его пунктахъ, и такимъ образомъ возвращеніе къ естественному направленію можетъ причинить непосредственные убытки, не говоря уже о тѣхъ затрудненіяхъ, которыми всегда сопровождается для промышленныхъ предпріятій перемѣна обычнаго способа веденія дѣлъ.

До сихъ поръ я говорилъ о послѣдствіяхъ соперничества желѣзныхъ дорогъ для народнаго хозяйства и для хозяйства самихъ дорогъ вообще; если мы перейдемъ теперь ко вліянію его собственно на тарифное дѣло, то тутъ мы увидимъ новые недостатки.

Единственная свѣтлая сторона конкурренціи въ тарифномъ дѣлѣ, какъ и въ другихъ отрасляхъ народнаго хозяйства, заключается въ томъ, что цѣнность предлагаемой услуги понижается соперниками съ цѣлью увеличенія спроса на эти услуги.

Нельзя, конечно, не цѣнить этого послѣдствія конкуррен-

ціи, такъ какъ дешевизна провоза является одною изъ самыхъ насущныхъ потребностей въ перевозочной промышленности. Не слѣдуетъ, однако, и преувеличивать значеніе дешевизны тарифовъ. Могутъ быть случаи, когда дешевый тарифъ является прямо вреднымъ: такъ, дешевый ввозный тарифъ, способствующій наводненію рынка привознымъ продуктомъ въ то время, какъ имѣются всѣ условія для производства его съ выгодой на мѣстѣ, производя неблагопріятное давленіе на мѣстную промышленность, можетъ оказаться крайне тяжелымъ для ввозящей мѣстности; равнымъ образомъ не можетъ быть признанъ полезнымъ дешевый вывозной тарифъ, способствующій спекулятивному, неестественному развитію какого-либо промысла. Но, помимо даже этихъ болѣе или менѣе исключительныхъ случаевъ, и съ общей точки зрѣнія абсолютная низость тарифа не можетъ еще считаться безусловнымъ его достоинствомъ: какъ указываетъ Леръ, такое же, какъ и абсолютная высота тарифа, а часто даже и большее, значеніе имѣетъ относительная высота провозной платы, назначаемой за разные товары, разныя количества ихъ, за перевозку вообще въ разнообразныхъ условіяхъ *). Состояніе различныхъ мѣстностей и разныхъ промысловъ, ихъ процвѣтаніе или упадокъ зависятъ не только отъ тѣхъ преимуществъ, которыя они имѣютъ для сбыта своихъ товаровъ и для полученія необходимыхъ имъ продуктовъ, но также и отъ тѣхъ условій, въ которыя поставлена дѣятельность другихъ странъ и другихъ хозяйственныхъ предпріятій. Понятно поэтому, что нарушеніе тарифами извѣстныхъ отношеній въ этихъ условіяхъ можетъ отозваться болѣе вредно на народномъ хозяйствѣ, нежели даже безусловная дороговизна провоза. Въ исторіи желѣзнодорожнаго дѣла мы часто встрѣчаемся съ жалобами именно

*) *Lehr.* „Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol“, стр. 12.

на такое несоотвѣтствіе относительной высоты тарифовъ: такъ, напримѣръ, еще коммиссіи графа Баранова принесены были жалобы представителями различныхъ соляныхъ промысловъ юга Россіи на затрудненіе конкурренціи нѣкоторыхъ изъ нихъ съ другими сравнительною дешевизной тарифовъ въ избранныхъ дорогами направленіяхъ *); подобныя же заявленія повторились въ 1886 году при предпринятомъ пересмотрѣ соляныхъ тарифовъ южныхъ и западныхъ дорогъ **); такія же жалобы мы слышимъ отъ углепромышленниковъ Донецкаго бассейна, видящихъ затрудненіе для развитія угольной промышленности въ низкихъ тарифахъ на заграничный каменный уголь и т. п.

Очевидно, обезпеченіе этой относительной правильности тарифовъ является такимъ же условіемъ ихъ соотвѣтствія съ требованіями народнаго хозяйства, какъ и абсолютная дешевизна ихъ,

Но, помимо высоты провозной платы, въ тарифномъ дѣлѣ имѣетъ значеніе также рядъ другихъ признаковъ, которыми опредѣляется выгодность тарифовъ съ общественно-хозяйственной точки зрѣнія. Если смотрѣть на желѣзныя дороги какъ на учрежденіе государственное, а не какъ на предпріятіе, имѣющее цѣлью исключительно обогащеніе своихъ хозяевъ, то прежде всего возникаетъ требованіе, чтобы всѣ заинтересованныя лица могли пользоваться желѣзными дорогами на одинаковыхъ условіяхъ, для чего необходимо, чтобы провозная плата опредѣлялась не частными соглашеніями съ отдѣльными грузохозяевами, а чтобы она была объявлена для всѣхъ и чтобы отступленій отъ этой объявленной цѣны ни для кого не допускалось: это—принципъ

*) „Тарифы на желѣзныхъ дорогахъ по матеріаламъ бывшей Московской подкоммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи“, стр. 50 и слѣд.

**) „Протоколы засѣданій совѣщанія о тарифахъ на перевозку донецкой, крымской и одесской соли“. С.-Петербургъ, 1886 года.

публичности тарифовъ и равенства всѣхъ передъ тарифами *). Въ связи съ этимъ принципомъ является требованіе возможной простоты и удобопонятности тарифовъ; безъ выполненія этого требованія нѣтъ гарантіи, что будетъ соблюдено тарифное равенство, ибо возможность провѣрки правильности взимаемой платы тѣмъ лицомъ, на которое она падаетъ, едва ли не единственное обезпеченіе отъ всякаго рода злоупотребленій. Требованіе ясности и простоты тарифовъ имѣетъ, кромѣ того, и самостоятельное значеніе: для торговыхъ разсчетовъ необходимо точное знаніе условій, на которыхъ будетъ совершаться передвиженіе товаровъ. Съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ число предпріятій, работающихъ на отдаленный спросъ, постоянно возрастаетъ, и мѣновыя сдѣлки мѣстностей, лежащихъ далеко другъ отъ друга, пріобрѣтаютъ все большее значеніе; вмѣстѣ съ тѣмъ и провозная плата по желѣзнымъ дорогамъ, какъ болѣе постоянно встрѣчающаяся статья расхода, становится однимъ изъ важнѣйшихъ элементовъ торговыхъ разсчетовъ: отсюда возможность точнаго опредѣленія этого элемента становится основнымъ условіемъ правильности торговыхъ и промышленныхъ спекуляцій и единственнымъ обезпеченіемъ успѣшности предпринимаемыхъ промышленныхъ и торговыхъ оборотовъ. Леръ придаетъ такое значеніе этому требованію простоты и ясности тарифовъ, что ставитъ прямо въ зависимость отъ выполненія его оцѣнку пользы, приносимой желѣзными дорогами: „Чѣмъ легче и быстрѣе промышленникъ и купецъ будутъ выяснять себѣ условія перевозки,—говоритъ онъ,—тѣмъ болѣе обезпечены они будутъ въ успѣшномъ веденіи своего предпріятія, и тѣмъ совершеннѣе будутъ выполнять желѣзныя дороги одну изъ своихъ народнохозяйственныхъ функцій—функцію уравненія цѣнъ въ простран-

*) *Lehr.* „Eisenbahntarifwesen“, стр. 22—23.

ствѣ и времени", и „чѣмъ точнѣе будетъ опредѣляться стоимость провоза, тѣмъ успѣшнѣе, при равенствѣ другихъ условій, будетъ совершаться хозяйственное развитіе страны" *). Третье требованіе, которое можетъ быть предъявлено тарифамъ: требованіе извѣстнаго постоянства **). Затраты труда и капитала при господствѣ мѣноваго хозяйства въ промышленности дѣлаются по соображенію съ условіями сбыта, причемъ отъ момента совершенія этихъ затратъ до момента осуществленія предположенной выгоды необходимо проходитъ извѣстный промежутокъ времени; для того, чтобы промышленность не имѣла характера азартной игры, необходимо, чтобы въ этотъ промежутокъ времени по возможности менѣе измѣнялись элементы, на которыхъ основанъ былъ первоначальный разсчетъ. Очевидно, что если провозная плата будетъ подвергаться частымъ и рѣзкимъ колебаніямъ, предвидѣть которыя не будетъ возможности, то это основное требованіе не будетъ выполнено и въ промышленный разсчетъ будетъ введенъ такой элементъ, который придастъ промышленности именно характеръ игры на счастье.

Если мы будемъ имѣть въ виду всѣ эти требованія отъ тарифовъ, то намъ не трудно будетъ убѣдиться, что соперничество является не только слишкомъ дорогимъ, но и прямо недостаточнымъ регуляторомъ тарифнаго дѣла.

Дѣйствительно, соперничество есть борьба дорогъ другъ съ другомъ изъ-за груза, во всякой же борьбѣ условія, связывающія дѣятельность противниковъ, являются всегда противорѣчащими ихъ интересамъ и, слѣдовательно, могутъ вызывать съ ихъ стороны только враждебное отношеніе и неминуемо должны постоянно нарушаться. Въ тарифной

*) *Lehr.* „Eisenbahntarifwesen", стр. 23 и 24.
**) Тамъ же, стр. 24—25.

борьбѣ поставленныя нами требованія должны быть признаны крайне тягостными для конкуррирующихъ дорогъ. Соблюденіе принципа равенства является противорѣчащимъ ихъ интересамъ тѣмъ, что на каждой желѣзной дорогѣ всегда есть такого рода перевозки, которыя она можетъ считать за собой обезпеченными, какія бы тяжелыя условія ни были предписываемы для движенія, между тѣмъ изъ-за соблюденія указаннаго принципа приходится распространять льготы, дѣлаемыя въ борьбѣ для другихъ перевозокъ, съ цѣлью отнять ихъ у соперника, также и на эти обезпеченныя за дорогой перевозки, и такимъ образомъ приходится безъ пользы лишаться извѣстнаго дохода. Принципъ постоянства тарифовъ не можетъ быть соблюдаемъ въ виду того, что въ промышленной борьбѣ всякаго рода измѣненія въ цѣнахъ имѣютъ значеніе именно въ извѣстный моментъ, которымъ и необходимо воспользоваться для полученія выгоды: нерѣдко обстоятельства допускаютъ повышеніе платы, но допускаютъ его только временно; въ другихъ случаяхъ является необходимымъ, чтобы не потерять перевозку, сейчасъ же понизить тарифъ: соблюденіе какихъ бы то ни было сроковъ въ этихъ случаяхъ можетъ только приносить убытокъ и мѣшать успѣху борьбы. Равнымъ образомъ не можетъ быть соблюдаемо въ сопернической борьбѣ требованіе публичности и ясности тарифовъ, такъ какъ интересъ соперниковъ всегда заключается въ томъ, чтобы по возможности скрыть отъ противника принимаемыя для борьбы мѣры, дабы не дать ему возможности парализовать ихъ съ своей стороны какими-либо другими мѣрами. Соперничество по существу своему является такимъ образомъ враждебнымъ установленію тѣхъ принциповъ въ тарифномъ дѣлѣ, проведеніе которыхъ мы выше признали условіемъ правильности тарифовъ.

Насколько въ дѣйствительности неудовлетворительно складываются желѣзнодорожные тарифы подъ вліяніемъ соперни-

чества, всего лучше можно судить по состоянію ихъ въ Америкѣ.

Здѣсь, по свидѣтельству извѣстнаго американскаго желѣзнодорожнаго дѣятеля и писателя Адамса *), вся надежда въ организаціи желѣзнодорожнаго дѣла была возложена на соперничество, для развитія котораго существовали самыя благопріятныя условія: въ правительственной политикѣ преобладало убѣжденіе, что „государство должно имѣть какъ можно меньше связи со всякими промышленными предпріятіями, что эти предпріятія слишкомъ много регламентируются въ другихъ странахъ и что въ Новомъ Свѣтѣ должно быть доказано, что они наилучшимъ образомъ могутъ сами себя регулировать, если будутъ предоставлены самимъ себѣ“; съ другой стороны, строители желѣзныхъ дорогъ нисколько не страшились взаимнаго соперничества: „они строили желѣзныя дороги всюду, повидимому, въ полной увѣренности, что страна будетъ такъ развиваться, что ей не будутъ излишни рельсовые пути, сколько бы ихъ ни выстроили“. Такимъ образомъ, по сооруженіи сѣти оказалось много линій, обреченныхъ на борьбу другъ съ другомъ изъ-за груза, и борьбѣ этой предоставленъ былъ полный просторъ. Каковы же были результаты такого положенія дѣла?

„Страна была огромнаго протяженія,—говоритъ Адамсъ,—и ея развитіе подъ вліяніемъ новой силы было безпримѣрно-быстрое. Сперва, и въ продолженіе жизни болѣе чѣмъ одного поколѣнія, дѣйствительно, казалось, что общество не напрасно положилось въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ на основной законъ промышленнаго соперничества. Тѣмъ не менѣе не было никогда такого періода времени съ самаго момента постройки первой желѣзной дороги, когда бы внимательный изслѣдователь не могъ бы найти въ любомъ направленіи

*) *Adams.* „Raylroads: Their Origin and Problems“, стр. 117 и слѣд.

ясныхъ указаній на нарушеніе какого-то естественнаго закона. Всюду существовали мѣстныя неравенства и вся система желѣзнодорожнаго хозяйства была построена на принципѣ развитія соперничествующихъ пунктовъ на счетъ всѣхъ остальныхъ. Нѣкоторыя мѣстности въ странѣ были извѣстны какъ центры желѣзныхъ дорогъ, и эти центры получили незаслуженное развитіе изъ-за того, что соперничество ограничено было ими. Принципы свободы торговли не имѣли полнаго дѣйствія: ими пользовались только особо привиллегированныя мѣстности. Отсюда возникало два послѣдствія: во первыхъ, страдало общество, а затѣмъ и желѣзныя дороги. Подъ вліяніемъ ожесточеннаго соперничества въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніи развились рѣжущія глаза неравенства. Потребности желѣзнодорожныхъ центровъ удовлетворялись при номинальной только прибыли, за что желѣзнодорожныя общества вознаграждали себя въ другихъ пунктахъ, гдѣ не было конкурренціи, такими высокими барышами, какіе только они могли исторгнуть у промышленности. Такимъ образомъ постепенно сдѣлалось ясно, несмотря на все нежеланіе убѣдиться въ этомъ, что какъ ни громадны и ни неоцѣненны были во многихъ отношеніяхъ результаты, добытые неограниченнымъ желѣзнодорожнымъ соперничествомъ, все же, насколько это касалось существеннаго вопроса объ обезпеченіи для всѣхъ разумныхъ и одинаковыхъ нормъ платы за одинаковыя оказанныя услуги, соперничество не привело къ тѣмъ результатамъ, которыхъ съ увѣренностью ждали отъ него. Напротивъ, оно непосредственно привело къ систематическимъ разницамъ и дикимъ колебаніямъ (wild fluctuations), и чѣмъ дѣятельнѣе оно становилось, тѣмъ обременительнѣе дѣлались эти разницы и тѣмъ менѣе было возможно разсчитать колебанія. Другими словами: въ то время, какъ результатомъ обычной конкурренціи въ другихъ сферахъ является пониженіе и уравненіе цѣнъ, желѣзнодорожная

конкурренція вызывала мѣстныя неравенства и произвольныя пониженія и повышенія цѣнъ" *).

Эту общую характеристику тарифнаго дѣла американскій писатель дополняетъ слѣдующими подробностями: „Разъ въ извѣстномъ пунктѣ сходились нѣсколько желѣзныхъ дорогъ, изъ-за грузовъ и путешественниковъ изъ этого пункта или въ этотъ пунктъ возгаралась бѣшенная борьба, и борьба эта велась, пока провозная плата не становилась почти буквально номинальною; въ то же время промышленники и жители въ другихъ мѣстахъ только на нѣсколько миль въ сторонѣ облагались всею той платой, которую можно было заставить ихъ платить, не рискуя, что они перейдутъ съ желѣзныхъ дорогъ на грунтовыя. Когда грузы, отправленные изъ одного пункта, должны были выгружаться на разныхъ станціяхъ по линіи одной и той же дороги, отправители этихъ грузовъ горькимъ опытомъ убѣждались, что тарифъ имѣетъ всего болѣе сходства съ волнистою линіей, ибо за разстояніе въ 20 миль приходилось платить болѣе чѣмъ за разстояніе въ 40 миль. Живущіе между конкуррирующими пунктами неуклонно лишены были благодѣяній соперничества. Это лишеніе доведено было до такихъ обидныхъ размѣровъ, что сдѣлалось общею практикой въ тѣхъ случаяхъ, когда на какой-либо промежуточной станціи желѣзной дороги останавливался вагонъ груза, оплаченный за разстояніе до какого-либо конкуррирующаго пункта за этою дорогой, облагать его высокою дополнительною платой за то, что грузъ не довозился до этого конкуррирующаго пункта, но разгружался ранѣе его. . . . . Когда въ Массачузетсѣ учрежденные въ этомъ штатѣ желѣзнодорожные коммиссары протестовали противъ подобной практики, настаивая на несправедливости обложенія дополнительною платой вагоновъ пшеницы, останавливае-

*) *Adams.* „Railroads", стр. 118—120.

мыхъ за 100 миль до того пункта, до котораго они оплачены были по тарифу прямаго сообщенія, причемъ являлась какъ бы плата за несовершеніе перевозки груженаго вагона на 100 миль,—желѣзнодорожная компанія отвѣчала имъ предложеніемъ, что если это покажется предпочтительнымъ грузохозяевамъ, она будетъ возить товаръ до того пункта, до котораго составлена накладная, а потомъ будетъ доставлять его назадъ, взимая въ оба конца плату. Грузохозяевамъ предоставлялось такимъ образомъ на выборъ: или платить по тарифу прямаго сообщенія при перевозкѣ до условленнаго пункта и по тарифу мѣстнаго сообщенія обратно до пункта назначенія, или же подвергнуться уплатѣ дополнительнаго сбора. Рядомъ со всѣмъ этимъ соперничество повело къ самому грубому фаворитизму: лица и торговыя фирмы, перевозки которыхъ были значительны, если сравнивать ихъ съ мелкими отправителями, могли быть признаны почти распорядителями условій перевозки. Самыя раздражающія и несправедливыя нарушенія равенства распространялись такимъ образомъ по всей странѣ“ *).

Однородное описаніе періода войнъ дорогъ другъ съ другомъ дѣлаетъ другой изслѣдователь желѣзнодорожнаго дѣла въ Америкѣ—Купка: по его словамъ, тарифы въ это время сдѣлались мертвой буквой и сборникомъ цифръ, погоня за перевозками сдѣлалась всеобщею, тайныя рефакціи, денежныя преміи и допущеніе перегруза стали обычными явленіями, и не было такого средства, къ которому бы не прибѣгали конкуррирующія дороги, чтобы обезпечить за собой перевозку сосѣда. Никто не зналъ сегодня, какія нормы провозной платы будутъ дѣйствовать завтра. Путемъ колебаній тарифовъ торговля и промышленность были поставлены въ крайнюю опасность и прямо деморализованы; у купца от-

*) Тамъ же, стр. 124—125.

нято было всякое основаніе для разсчетовъ, и такимъ образомъ онъ лишенъ былъ всякой защиты отъ потерь *). Несмотря на гигантскую конкурренцію, все громче слышались неотступныя жалобы на дѣловую необезпеченность, на произвольныя перемѣны тарифовъ, на сдѣланныя безъ соображенія съ чѣмъ бы то ни было разницы въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніи; жаловались на то, что сборы неравномѣрно распредѣляются на различныхъ линіяхъ, такъ что однѣ не участвуютъ вовсе въ общемъ доходѣ извѣстнаго общества, тогда какъ другія должны покрывать эту недовыручку,—что на тѣхъ частяхъ рельсовыхъ путей, которыя подвержены конкурренціи, провозная плата доводится до размѣровъ убыточныхъ для желѣзнодорожныхъ обществъ, тогда какъ мѣстные тарифы, насколько въ мѣстномъ сообщеніи обезпечена монополія, держатся крайне высоко,—на то, наконецъ, что желѣзныя дороги, въ своемъ стремленіи пріобрѣсти какою бы то ни было цѣной грузы прямаго сообщенія, часто безъ всякаго вниманія къ разстояніямъ отклоняютъ перевозки съ кратчайшаго пути на болѣе дальній **).

И нельзя думать, что описанное состояніе было только временнымъ, преходящимъ, и что состояніе тарифовъ было исправлено послѣдующею конкурренціей. Лейенъ, посѣтившій Америку въ 1884 г. и ознакомившійся тамъ съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ, называетъ грузовые тарифы больнымъ мѣстомъ торговаго міра и желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ. Вотъ какъ онъ описываетъ ихъ состояніе: „Общихъ, дѣйствующихъ на всѣхъ дорогахъ или хотя бы на извѣстныхъ большихъ группахъ дорогъ, тарифныхъ правилъ не существуетъ; нѣтъ никакой общей тарифной системы и тарифныя ставки отличаются всѣмъ, чѣмъ угодно, но только

*) *Кирка* „Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika“, стр. 299.

**) Тамъ же, стр. 300.

не равномѣрностью и не постоянствомъ. Гдѣ идетъ рѣчь о конкурренціи съ другими желѣзными дорогами или водными путями, провозная плата необычайно низка, иногда ниже стоимости провоза; гдѣ же и пока желѣзная дорога одна владѣетъ извѣстнымъ райономъ, тарифъ держится такъ высоко, какъ только могутъ выдержать грузы, т.-е. лишь немного ниже того, что стоитъ перевозка гужомъ. Предварительнаго объявленія о тарифныхъ перемѣнахъ, будь это пониженія или повышенія, закономъ не требуется, и поэтому такихъ объявленій ни одно общество не дѣлаетъ; напротивъ, многія управленія любятъ въ видахъ своихъ финансовыхъ интересовъ удивлять и обманывать публику и конкуррирующія линіи перемѣнами своихъ тарифовъ. Едва ли нужно еще говорить, что при такомъ образѣ дѣйствій бѣдственное развитіе тайныхъ тарифовъ и тайныхъ тарифныхъ льготъ достигло здѣсь такого развитія, какъ ни въ одной странѣ въ мірѣ, и эта тайна и неопредѣленность тарифовъ, несмотря на всѣ пониженія во многихъ случаяхъ провозной платы, составляетъ постоянную печаль промышленныхъ классовъ населенія“ *). Для характеристики измѣнчивости американскихъ тарифовъ Лейенъ приводитъ таблицу колебаній провозной платы за 100 фунтовъ между Чикаго и Нью-Йоркомъ за періодъ съ 1 января 1862 г. по 22 іюня 1883 г. Изъ этой таблицы оказывается, что въ 64, 65, 66, 67, 74, 79 и 81 гг. тарифы мѣнялись по два раза, въ 62, 63, 68 и 72 гг.—по три раза, въ 73, 76, 77 и 82 гг.—по 4 раза, въ 75 году—5 разъ. въ 70 г.—9 разъ, въ 71 году 11 разъ, въ 69 году—20 разъ. Чтобы судить о томъ, какихъ размѣровъ достигали эти колебанія, я приведу колебанія 1869 года:

---

*) *Leyen*. „Nordamerikanische Eisenbahnverhältnisse.— Archiv für Eisenbahnwesen.“ 1885 г., стр. 1—2.

За 100 фунтовъ взыскивалось центовъ по тарифнымъ классамъ:

				по 1 клас.	по 2 клас.	по 3 клас.	по 4 клас.
4	февраля	1869	год.	188	160	127	82
18	„	„	„	45	45	45	45
24	„	„	„	40	40	40	40
15	марта	„	„	160	160	127	82
1	іюля	„	„	188	160	127	82
31	„	„	„	70	60	55	50
2	августа	„	„	45	45	45	45
4	„	„	„	40	40	40	40
5	„	„	„	30	30	30	30
7	„	„	„	25	25	25	25
23	„	„	„	38	38	38	38
30	„	„	„	43	43	43	43
2	сентября	„	„	40	40	40	40
4	„	„	„	35	35	35	35
30	„	„	„	30	30	30	30
4	октября	„	„	50	50	50	50
9	„	„	„	75	75	75	50
13	„	„	„	125	100	75	65
1	ноября	„	„	140	125	100	80
29	„	„	„	150	130	100	80

Такихъ рѣзкихъ и большихъ колебаній въ послѣдующіе годы мы, правда, не находимъ, но все же колебанія остаются очень значительными: такъ, въ 1876 году 2 іюня 1 классъ оплачивался 75-ю центами, 12 іюня—25-ю, а 18 декабря опять поднялся до 50. Въ 1882 году были такія колебанія:

		1-й классъ.	2-й классъ.	3-й классъ,	4-й классъ.
16	января. . . .	30	25	20	15
23	„	45	32	26	19
1	іюля.	60	50	40	30
1	ноября. . . .	75	60	45	35

т.-е. въ каждомъ изъ классовъ плата повысилась болѣе чѣмъ вдвое въ періодъ менѣе года, причемъ провозная плата самаго дешеваго класса поднялась въ концѣ періода выше первоначальной платы самаго дорогаго *).

Все вышесказанное приводитъ къ тому убѣжденію, что если соперничество въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и приноситъ пользу въ отношеніи цѣны платимой за провозъ, то во всякомъ случаѣ благими послѣдствіями этого пониженія могутъ воспользоваться въ большинствѣ случаевъ только ограниченное число мѣстъ и лицъ, и притомъ эта польза сопровождается такими явленіями въ тарифномъ дѣлѣ и установленіемъ такого порядка на желѣзныхъ дорогахъ, при которыхъ правильный ходъ и развитіе промышленной дѣятельности встрѣчаютъ не менѣе серьезныя препятствія, чѣмъ лежащія въ дороговизнѣ провоза.

Перейдемъ теперь къ размотрѣнію втораго изъ поставленныхъ выше вопросовъ и разберемъ, насколько обезпечена конкурренція желѣзныхъ дорогъ, и насколько можно на нее разсчитывать для пріобрѣтенія хотя бы той ограниченной выгоды, которая заключается въ дешевизнѣ извѣстнаго количества тарифовъ.

Соперничество вообще можетъ считаться обезпеченнымъ только въ томъ случаѣ, если есть возможность появленія на рынкѣ неограниченнаго количества конкуррентовъ съ предложеніемъ однородныхъ услугъ. Очевидно въ желѣзнодорожной промышленности условіе это невыполнимо: помимо того, что государство въ своей заботѣ о сохраненіи промышленныхъ средствъ населенія и о равномѣрномъ распредѣленіи сѣти по странѣ не можетъ допустить сооруженія значительнаго количества конкуррирующихъ линій, уже самая величина капитала, потребнаго для сооруженія желѣзной дороги, необходимо ограни-

*) Тамъ же, стр. 3.

чиваетъ здѣсь число соперниковъ. Эта ограниченность соперниковъ, какъ я выше указалъ, не можетъ служить препятствіемъ къ возникновенію между ними борьбы, но она представляетъ условіе благопріятное для быстраго ея прекращенія: между немногими конкуррентами всегда легко можетъ быть заключено соглашеніе для прекращенія такого состоянія, которое убыточно для каждаго изъ нихъ. Въ дѣйствительности исторія желѣзнодорожнаго дѣла несомнѣнно доказываетъ, что таковъ всегда бываетъ исходъ соперничества между желѣзными дорогами и что, слѣдовательно, отвѣтъ на поставленный выше вопросъ долженъ быть данъ отрицательный.

Всего ярче это доказываетъ исторія Англіи. При самомъ возникновеніи желѣзныхъ дорогъ въ этой странѣ политика правительства по отношенію къ нимъ основана была, во-первыхъ, на предположеніи, что онѣ такіе же пути сообщенія, какъ и каналы и грунтовыя дороги, что, слѣдовательно, онѣ для всѣхъ будутъ доступны и ими будетъ имѣть возможность пользоваться каждый для совершенія перевозки своими средствами, и, во-вторыхъ, на убѣжденіи, что желѣзныя дороги—обыкновенныя коммерческія предпріятія, устраиваемыя въ видахъ частной выгоды ихъ хозяевъ и подчиненныя въ своей дѣятельности и развитіи общимъ экономическимъ законамъ, управляющимъ частною промышленностью *). Изъ этихъ взглядовъ вытекала вѣра въ возможность регулированія провозной платы на желѣзныхъ дорогахъ сперва соперничествомъ перевозчиковъ, которые, какъ предполагалось, будутъ совершать передвиженіе грузовъ и пассажировъ на тѣхъ же основаніяхъ, какъ они это дѣлали до возникновенія желѣзныхъ путей по грунтовымъ дорогамъ и каналамъ, а затѣмъ конкурренціей желѣзнодорожныхъ предпріятій другъ

*) *Cohn.* „Untersuchungen“, т. I, стр. 62.

съ другомъ въ томъ случаѣ, если онѣ соединятъ функціи пути съ дѣятельностью перевозчиковъ. Въ виду такой вѣры, развитію соперничества данъ былъ въ Англіи полный просторъ.

Опытъ первыхъ же лѣтъ доказалъ, однако, что усвоенныя воззрѣнія на дѣйствительность соперничества въ желѣзнодорожной промышленности не оправдываются. Уже въ 1839 году, девять лѣтъ спустя послѣ открытія Манчестерско-Ливерпульской желѣзной дороги, первой въ Англіи, парламентская коммиссія, изслѣдовавшая желѣзнодорожное дѣло, провозгласила, что предположеніе о возможности конкурренціи перевозчиковъ на желѣзныхъ дорогахъ неосуществилось въ силу различныхъ практическихъ соображеній, не допускающихъ свободнаго пользованія желѣзными дорогами *). Парламентское изслѣдованіе 1844 года, одной изъ главныхъ задачъ котораго было изученіе вопроса о соперничествѣ, подтвердило этотъ выводъ разслѣдованія 1839 г. Этимъ же изслѣдованіемъ выяснено, что нельзя разсчитывать и на конкурренцію дорогъ другъ съ другомъ. Спрошенные въ парламентской коммиссіи желѣзнодорожные дѣятели сами признали непрочность этого рода соперничества. Такъ, Георгъ Гудсонъ, тогдашній желѣзнодорожный король, какъ его называетъ Конъ, предсѣдатель правленій нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ и крупный акціонеръ многихъ другихъ, положительно утверждалъ, что конкурренція желѣзныхъ дорогъ не можетъ принести пользы для общества: мѣсяца на два, говорилъ онъ, соперничество старыхъ и новыхъ линій можетъ принести выгоду публикѣ, но впослѣдствіи публика же должна будетъ заплатить за эту выгоду вслѣдствіе необходимости подчиниться возвышеннымъ тарифамъ, ибо конкурренція желѣзныхъ дорогъ неизбѣжно долж-

*) Тамъ же, стр. 73.

на повести къ компромиссу между ними. На вопросъ Гладстона, по иниціативѣ котораго и было предпринято изслѣдованіе, не можетъ ли парламентъ защитить публику въ случаяхъ сооруженія конкуррентныхъ дорогъ путемъ возложенія на такія вновь сооружаемыя дороги обязательства не возвышать тарифовъ, Гудсонъ отвѣчалъ отрицательно, такъ какъ, по его мнѣнію, ничто не въ силахъ препятствовать соглашенію, которое въ крайнемъ случаѣ можетъ выразиться въ томъ, что одна изъ конкуррирующихъ дорогъ будетъ совсѣмъ закрыта, а движеніе будетъ совершаться по другой. То же почти показывалъ другой желѣзнодорожный дѣятель— Глинъ, предсѣдатель правленія Лондонско-Бирмингамской дороги: по его словамъ, вновь сооружаемыя конкуррентныя дороги, принося вредъ владѣльцамъ старыхъ дорогъ, вызываютъ только кратковременное соперничество; если это соперничество выражается энергически, оно влечетъ за собой, въ связи со стремленіемъ каждой изъ дорогъ подорвать соперника низкими цѣнами за провозъ, ухудшеніе въ управленіи дорогой, но въ концѣ концовъ оно необходимо ведетъ къ соглашенію, и тогда провозная плата поднимается иногда выше, чѣмъ она была до возникновенія борьбы. Аналогичныя показанія давали и другія спрошенныя коммиссіей лица, подтверждавшія, что сооруженіе конкуррентныхъ дорогъ составляетъ только непроизводительную затрату капитала, и что конкурренція дорогъ постоянно приводитъ къ соглашенію *).

Дальнѣйшее развитіе желѣзнодорожнаго дѣла подтвердило высказанныя въ парламентѣ предположенія. Уже въ періодъ разслѣдованія 1844 г. можно было замѣтить признаки новаго процесса въ организаціи желѣзнодорожнаго хозяйства: въ это время начали образовываться первыя соединенія же-

*) Тамъ же, стр. 116—121.

лѣзнодорожныхъ обществъ другъ съ другомъ: такъ, къ этому періоду относится сліяніе общества Great-Western съ 4 другими компаніями, тогда же фактически составился союзъ Midland изъ 7 обществъ *). Процессъ этотъ быстро пошелъ впередъ. Въ 1846 году онъ двинулся настолько далеко, что въ парламентѣ уже высказывалось опасеніе, что всѣ внутренніе пути сообщенія могутъ путемъ сліянія попасть въ руки трехъ-четырехъ компаній. Учрежденная въ этомъ году парламентская коммиссія нашла, что парламенту предложено 224 билля о сліяніяхъ существующихъ дорогъ другъ съ другомъ и съ каналами и о присоединеніи строющихся линій къ старымъ; въ то же время она удостовѣрила, что всюду между значительными желѣзнодорожными обществами господствуетъ тенденція къ расширенію своей сферы дѣйствія и къ подчиненію своей власти возможно большаго количества линій, причемъ весьма многія дороги, не слившіяся формально съ другими, фактически оказываются подъ общимъ управленіемъ **). Путемъ такихъ соединеній окончательно уничтожена была всякая возможность соперничества дорогъ другъ съ другомъ. Въ періодъ времени съ 1860 года по 1871 годъ черезъ парламентъ прошло 187 биллей о сліяніи, причемъ сліянію подверглось 5.316 миль рельсовыхъ путей, т. е. треть всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Англіи ***). Въ виду новыхъ предложеній, сдѣланныхъ въ томъ же направленіи, въ 1872 году былъ учрежденъ соединенный комитетъ изъ членовъ нижней палаты и палаты лордовъ, для изслѣдованія вопроса о сліяніяхъ; комитетъ этотъ такимъ образомъ подвелъ итогъ развитію желѣзнодорожнаго хозяйства Англіи:

„Въ послѣднія тридцать лѣтъ комитеты и коммиссіи хва-

*) Тамъ же, стр. 132.
**) Тамъ же, стр. 235—237.
***) Тамъ же, стр. 319.

тались послѣдовательно за разные виды конкурренціи; тѣмъ не менѣе стало все болѣе и болѣе очевиднымъ, что конкурренція не можетъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ сдѣлать того, что она дѣлаетъ въ обыденномъ торговомъ оборотѣ, и выяснилось, что до сихъ поръ не найдено средствъ, при помощи которыхъ конкурренція могла бы надолго удержаться.

„Несмотря на совѣты всѣхъ учрежденныхъ парламентомъ совѣщаній, соглашенія и сліянія дорогъ другъ съ другомъ происходили согласно желаніямъ желѣзнодорожныхъ обществъ безъ стѣсненія и почти безъ всякихъ предупредительныхъ мѣръ со стороны парламента; въ настоящее время существуютъ концентрированныя системы, которыя по своей величинѣ и по исключительному владѣнію цѣлыми областями страны представляютъ такія монополіи, которымъ прежнія парламентскія и внѣ-парламентскія власти противопоставили бы сильнѣйшее сопротивленіе; и при этомъ нѣтъ никакого основанія предполагать, что развитіе этихъ соединеній прекратилось, или прекратится раньше, чѣмъ Великобританія не будетъ раздѣлена между небольшимъ количествомъ крупныхъ акціонерныхъ компаній“ *).

Изъ матеріаловъ, собранныхъ комитетомъ, Конъ приводитъ слѣдующіе примѣры сліяній, указывающіе на незначительность возможной въ то время конкурренціи:

Компанія London and North-Western въ 1846 г. образовалась изъ сліянія трехъ обществъ и имѣла въ то время 379 миль путей; къ началу 1871 года это общество поглотило шестьдесятъ другихъ самостоятельныхъ компаній и имѣло сѣть уже въ 1.507 миль; весной 1872 г. London and North-Western ходатайствовало о сліяніи его съ обществомъ Lancashire and Yorkshire, образовавшимся въ свою очередь изъ 18 компаній и имѣвшимъ сѣть въ 428 миль.

*) Тамъ же, стр. 320—321.

Great-Western съ 1836 г., когда оно имѣло 118 миль, чрезъ сліяніе съ 39 обществами составило въ 1871 году сѣть въ 1.387 миль.

North-Eastern, образовавшееся въ 1854 г. изъ 17 первоначальныхъ компаній съ сѣтью въ 702 мили, къ 1871 году присоединило къ себѣ еще 11 компаній и достигло протяженія въ 1.281 милю.

Подобнымъ же образомъ шло сліяніе и въ другихъ обществахъ, такъ что къ 1871 году изъ общаго числа 13.388 миль рельсовыхъ путей въ Англіи и Шотландіи находились въ рукахъ:

London and North-Western	1.507	миль.
Great-Western	1.387	„
North-Eastern	1.281	„
Great-Eastern (изъ 26 компаній)	874	„
Great-Northern (изъ 16 компаній)	633	„
London and South-Western (изъ 22 обществъ).	666	„
Midland (изъ 17 обществъ)	972	„
Итого	7.320	миль.

т.-е. семь обществъ владѣли болѣе чѣмъ половиной рельсовыхъ путей всей Великобританіи. Другія четыре общества въ Англіи имѣли въ своемъ распоряженіи 1.470 миль, и пять обществъ въ Шотландіи — 2.468 миль, такъ что 16 обществъ завладѣли въ это время въ общемъ пятью шестыми всей сѣти *). Для довершенія характеристики такого развитія соглашеній между желѣзными дорогами, Конъ прибавляетъ, что половина всѣхъ каналовъ Великобританіи къ этому времени находилась открыто во владѣніи желѣзнодорожныхъ обществъ, и что приведенныя официальныя цифры, касающіяся законно разрѣшенныхъ сліяній, далеко не

*) Тамъ же, стр. 322 и 324.

выражаютъ фактической концентраціи желѣзныхъ дорогъ, которая достигалась путемъ частныхъ соглашеній, существовавшихъ рядомъ со сліяніями, совершенными официальнымъ порядкомъ.

Такимъ образомъ уже къ началу 70-хъ годовъ соперничество желѣзныхъ дорогъ другъ съ другомъ въ Англіи можетъ считаться упраздненнымъ. Такой результатъ развитія желѣзнодорожнаго хозяйства вполнѣ понятенъ и вполнѣ соотвѣтствуетъ особенностямъ этого хозяйства, такъ какъ помимо прекращенія вредной для интересовъ желѣзныхъ дорогъ конкурренціи въ провозной платѣ сліяніе желѣзнодорожныхъ обществъ другъ съ другомъ и образованіе крупныхъ сѣтей, принадлежащихъ одному предпріятію, является экономически весьма выгоднымъ: оно даетъ возможность сокращать общія издержки, дѣлаетъ доступнымъ наиболѣе интенсивное пользованіе капиталомъ сооруженія, увеличиваетъ хозяйственную силу предпріятія и водворяетъ въ управленіи дорогами то единство, при которомъ только и возможно совершенство въ техническомъ исполненіи перевозокъ *).

Если отъ Англіи мы перейдемъ къ другимъ странамъ, обладающимъ значительнымъ количествомъ дорогъ, то здѣсь мы увидимъ тѣ же явленія соглашеній между дорогами, хотя и не въ той степени развитія, какъ въ Англіи.

Наименѣе благопріятныя условія для такихъ соглашеній представляютъ Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, гдѣ непріязненно встрѣчаются всякія мѣры, ведущія къ ограниченію личной инициативы и свободы дѣйствій промышленныхъ предпріятій; однако и здѣсь съ 70-хъ годовъ мы видимъ попытки организовать между дорогами союзы съ цѣлью прекращенія соперничества и тарифныхъ войнъ. Такъ, Купка

*) *Cohn.* „Untersuchungen.“, т. II, стр. 585—586.

указываетъ слѣдующіе союзы: Sauthern-Railway-Association, союзъ основанный въ 1873 году четырьмя дорогами и обнимавшій позднѣе 40 желѣзнодорожныхъ обществъ и 29 пароходныхъ предпріятій; Sauth-Western-Railway-Association, заключенный въ 1876 году желѣзными дорогами лежащими между Миссури, Чикаго и С. Лун; Chicago-Omaha-Pool, союзъ, имѣвшій цѣлью раздѣлъ доходовъ отъ перевозокъ въ районѣ Чикаго-Омаха между тремя дорогами; такой же союзъ между дорогами въ районѣ Чикаго, Мильуоки, С.-Поль и Минеаполисъ и, наконецъ, союзъ Trunkline-Pool, наиболѣе совершенное изъ желѣзнодорожныхъ соглашеній Америки, въ составъ котораго вошли 20 важнѣйшихъ дорогъ Соединенныхъ Штатовъ и Канады, располагающихъ главною частью движенія грузовъ, перевозимыхъ съ запада къ Атлантическому океану и обратно *). Эти союзы въ Америкѣ, основанные на принципѣ раздѣла движенія или прибыли отъ него, или поставившіе себѣ задачей поддержаніе тарифовъ на извѣстной высотѣ, не отличаются тою прочностью, какую имѣютъ англійскія сліянія: нѣкоторые изъ нихъ разрушались весьма скоро послѣ возникновенія, вслѣдствіе недостаточной организаціи, нѣкоторые члены союзовъ уклонялись отъ соблюденія договоренныхъ условій, между дорогами, входящими въ составъ союза Trunkline-Pool въ 1881 году произошла даже одна изъ наиболѣе жестокихъ тарифныхъ войнъ, но, тѣмъ не менѣе, необходимость соглашеній осталась признанною и американскими желѣзнодорожными дѣятелями, и наиболѣе значительныя изъ этихъ соглашеній, какъ Trunkline-Pool, удержались и до сего времени.

На континентѣ Европы желѣзнодорожныя соглашенія имѣютъ болѣе прочный характеръ и въ болѣе значительной

*) *Кирка.* „Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika“, стр. 310—314.

степени противодѣйствуютъ соперничеству. Я не буду здѣсь говорить о Франціи: въ этой странѣ само правительство поощряло сліянія *), и соединеніе дорогъ въ большія сѣти шло настолько быстро, что прежде возникновенія соперничества между отдѣльными линіями вся страна оказалась уже раздѣленною между 6 большими компаніями, отмежевавшими себѣ каждая самостоятельный районъ дѣйствія. Въ другихъ большихъ государствахъ Европы, какъ Австрія и Германія, былъ данъ бо́льшій просторъ для борьбы желѣзныхъ дорогъ другъ съ другомъ, однако и здѣсь эта борьба была непродолжительна и привела къ соглашеніямъ, также какъ и въ Англіи, хотя соглашенія эти и приняли нѣсколько иную форму.

„Въ Австріи и Германіи,—говоритъ Дорнъ,—еще не пришли къ установленію полныхъ и формальныхъ сліяній, но въ то же время ожидавшагося съ такой увѣренностью отъ соперничества желѣзнодорожныхъ линій выполненія желаній грузохозяевъ не послѣдовало, или по крайней мѣрѣ благія результаты его не оказались обезпеченными на долгое время. Какъ только начинало проявляться дѣйствіе конкурренціи, оно сейчасъ же парализовалось соглашеніями соперничествующихъ дорогъ, и выяснилось, что нѣтъ никакихъ средствъ воспрепятствовать подобнаго рода соглашеніямъ“ **). Дорнъ приводитъ въ подтвержденіе этого положенія исторію надѣлавшей въ свое время много шума стачки желѣзныхъ дорогъ, ведущихъ изъ Вѣны въ Богемію. Стачка эта имѣла задачей установленіе общаго тарифа, раздѣленіе грузовъ между дорогами, установленіе извѣстной нормы для исчисленія стоимости перевозки при взаимныхъ разсчетахъ и соглашеніе объ ограниченіи рефакцій, которыя должны были допускаться только съ согласія договаривающихся до-

*) *Цыхановецкій.* „Желѣзныя дороги и государство“, стр. 110.
**) *Alexander Dorn.* „Aufgaben der Eisenbahn-Politik.“, стр. 33.

рогъ. Соглашенный тарифъ оставался ниже закономъ установленныхъ предѣльныхъ тарифовъ, но тѣмъ не менѣе этотъ договоръ желѣзныхъ дорогъ вызвалъ негодованіе промышленнаго міра, такъ какъ имъ уничтожались существовавшія до того времени рефакціи и такимъ образомъ въ дѣйствительности оказывалось повышеніе провозной платы. Жалобы на эту стачку были настолько громки, что правительствомъ для разрѣшенія этого дѣла была организована особая конференція изъ представителей торговли и заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ. Практическихъ результатовъ эта конференція не имѣла, такъ какъ правительство въ концѣ-концовъ уклонилось отъ вмѣшательства въ дѣло, но она способствовала разъясненію вопроса о желѣзнодорожныхъ соглашеніяхъ. Такъ, на этой конференціи однимъ изъ участниковъ ея, директоромъ желѣзной дороги Франца-Іосифа Когереромъ была составлена и роздана присутствовавшимъ записка о „Конкурренціи и картеляхъ желѣзныхъ дорогъ“. Записка эта, выражающая взгляды практическаго дѣятеля и свѣдущаго въ данномъ случаѣ человѣка, представляетъ лучшую характеристику конкурренціи и соглашеній желѣзныхъ дорогъ на материкѣ Европы, а потому я привожу нѣкоторыя выдержки изъ нея, перепечатанныя у Дорна *).

Описавъ порядокъ борьбы путемъ открытыхъ пониженій тарифовъ или тайныхъ рефакцій, Когереръ говоритъ:

«Поддерживаемая указаннымъ способомъ борьба приводилась въ болѣе или менѣе продолжительный промежутокъ времени къ концу, и завершеніе ея всюду было одинаково: постоянно заключалось соглашеніе на основаніи раздѣленія спорныхъ перевозокъ между дорогами съ установленіемъ равныхъ тарифовъ, причемъ послѣдніе поднимались, насколько это соотвѣтствовало обстоятельствамъ дѣла. Такъ

*) Тамъ же, стр. 36 и слѣд.

какъ этотъ способъ регулированія тарифовъ, хотя при немъ и не было нарушенія закономъ установленныхъ предѣльныхъ нормъ провозной платы, все же вызывалъ рѣзкія нападки со стороны промышленнаго міра, то позднѣе дороги пришли къ тому, что стали вступать на путь соглашеній всякій разъ, какъ являлся поводъ къ соперничеству, безъ предварительной борьбы—онѣ стали предлагать другъ другу условія мира, не предпринимая непріязненныхъ дѣйствій. Только тогда, когда переговоры о соглашеніи шли неуспѣшно и какой-либо дорогѣ не удавалось пріобрѣсти той части перевозокъ, на которую она считала себя имѣющею право, возникала и возникаетъ еще и теперь (въ 1874 г.) борьба; но борьба эта предпринимается не для того, чтобы вести ее безконечно, а лишь для того, чтобы узнать взаимныя силы и затѣмъ заключить миръ, продолжающійся до тѣхъ поръ, пока обстоятельства не вынудятъ предпринять ревизію условій положенныхъ въ основу договора въ пользу одной или другой стороны.

Эти соглашенія (Eisenbahnkartelle) покоятся на разныхъ основаніяхъ: самый простой способъ соглашенія—это раздѣленіе между конкуррирующими дорогами ихъ районовъ. Каждая дорога въ своемъ районѣ устанавливаетъ тарифы и не предпринимаетъ ни прямыхъ, ни косвенныхъ попытокъ привлечь перевозки изъ района сосѣда. На этомъ основаніи покоится соглашеніе Королевскихъ Саксонскихъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ съ Лейпцигско-Дрезденскою дорогой; мѣстный тарифъ Саксонскихъ дорогъ для спорныхъ сообщеній не имѣетъ ставокъ, а только ссылку на тарифъ Лейпцигско-Дрезденской дороги. Другой способъ заключается въ томъ, что оба конкуррирующихъ пути устанавливаютъ одинаковыя провозныя платы къ спорнымъ пунктамъ, а тамъ, гдѣ это возможно, передаютъ перевозки, идущія въ извѣстномъ направленіи—на одну дорогу, идущія

же въ другомъ направленіи—на другую; иногда, наконецъ, дѣлается такъ, что каждая дорога совершаетъ тѣ перевозки, которыя передаютъ ей заинтересованныя лица, но въ этомъ случаѣ, имѣющемъ мѣсто обыкновенно тамъ, гдѣ для пріема товаровъ существуютъ двѣ отдѣльныя станціи, происходитъ раздѣлъ выручки договореннымъ способомъ. Раздѣлъ выручки примѣняется, впрочемъ, и при другихъ способахъ соглашенія; къ нему вообще прибѣгаютъ тогда, когда по условіямъ сооруженія дорогъ или по мѣстнымъ особенностямъ не можетъ быть въ натурѣ дана каждой дорогѣ та часть перевозокъ, на которую онѣ имѣютъ право по своей способности къ борьбѣ.

Въ настоящее время нѣтъ практическаго мыслителя, который бы не пришелъ къ тому убѣжденію, что желѣзнодорожное соперничество, на которое еще разсчитываютъ въ промышленномъ мірѣ и которое должно состоять въ томъ, что желѣзныя дороги будутъ дѣлать такія пониженія для оспариваемыхъ пунктовъ, что всякая провозная плата исчезнетъ и на долю дорогъ останется одно совершеніе перевозокъ,—что такое соперничество не можетъ надолго удержаться. При большомъ количествѣ дорогъ и при множествѣ пунктовъ, способныхъ вызвать соперничество, длительное или постоянное пониженіе провозныхъ платъ между этими пунктами до такого минимума, который едва покрываетъ или и вовсе не покрываетъ издержекъ провоза, имѣло бы самое вредное вліяніе на доходность дорогъ уже вслѣдствіе вліянія, которое должно бы такое пониженіе оказать и на тарифы другихъ, неконкуррентныхъ сообщеній; ни одно государство не могло бы спокойно допустить такой борьбы дорогъ, будь онѣ частныя или правительственныя, такъ какъ это равносильно было бы допущенію гибели огромнаго народнаго имущества, заключающагося въ рельсовыхъ путяхъ. Несомнѣнно, что конкуррентныя войны же-

лѣзныхъ дорогъ никогда не прекратятся, если только будутъ двѣ желѣзныя дороги, которыя будутъ проходить приблизительно въ одинаковомъ разстояніи отъ однихъ и тѣхъ же пунктовъ; войны эти, можетъ-быть, будутъ очень жестоки и провозная плата временно будетъ, быть-можетъ, понижаться ниже издержекъ провоза, ибо постоянныя перемѣны въ условіяхъ движенія необходимо должны вызывать постоянныя перемѣны взаимнаго положенія дорогъ; но все же никогда войны не будутъ правиломъ, а всегда—только исключеніемъ.

Едва ли мы ошибемся, если скажемъ, что въ настоящее время не найдется на всемъ континентѣ Европы двухъ или трехъ большихъ дорогъ, которыя бы не вступили такъ или иначе въ соглашеніе со своими соперницами относительно регулированія конкуррентныхъ сообщеній".

Такова характеристика тарифной политики континентальныхъ дорогъ, сдѣланная однимъ изъ практическихъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей; изъ этой характеристики съ несомнѣнною ясностью вытекаетъ, что и на материкѣ Европы то средство, которое употреблено было въ Англіи для прекращенія конкурренціи дорогъ другъ съ другомъ, хорошо извѣстно и примѣняется съ успѣхомъ. Подтвержденіе взглядовъ Когерера мы находимъ и у другихъ писателей. Такъ, Веберъ положительно удостовѣряетъ, что въ Австріи соперничество постоянно весьма быстро устранялось соглашеніями и картеллями между конкуррирующими дорогами *). У Сакса мы находимъ исторію союзовъ германскихъ дорогъ, которая приводитъ къ тому же заключенію. Въ Германіи раздробленность страны въ политическомъ отношеніи воспрепятствовала сліянію отдѣльныхъ дорогъ въ большія сѣти; эти сліянія замѣнены были союзами, устанавливавшими общность

*) *Weber.* „Nationalität und Eisenbahnpolitik", стр. 80.

интересовъ между нѣсколькими линіями. Союзы эти первоначально преслѣдовали цѣли конкурренціи: они начали съ борьбы другъ съ другомъ изъ-за извѣстныхъ узловыхъ пунктовъ, для включенія которыхъ въ сферу дѣйствія даннаго союза этимъ послѣднимъ дѣлались всевозможныя пониженія провозной платы. Пониженія, сдѣланныя однимъ союзомъ, вызывали пониженія въ другомъ союзѣ. Такъ какъ при этомъ уступки провозной платы дѣлались только для узловыхъ пунктовъ и не распространялись на промежуточныя мѣстности, принадлежность которыхъ къ извѣстному союзу не могла подлежать сомнѣнію, то результатомъ такой борьбы явились совершенно несообразныя разницы въ тарифахъ мѣстнаго и прямаго сообщенія,—разницы, падавшія тяжелымъ бременемъ на неузловые пункты. Эта конкурренція однако не была продолжительна: она была устранена частью образованіемъ новыхъ союзовъ, въ составъ которыхъ вошли прежде конкуррировавшіе союзы, частью заключеніемъ соглашеній, путемъ которыхъ достигнуто было раздѣленіе спорныхъ перевозокъ. Такимъ образомъ, по выраженію Сакса, Concurenz-Verbände обратились въ Cartell-Verbände *). Какъ на примѣръ такого союза, можно указать на образовавшійся еще въ 1869 году тарифный союзъ между управленіями дорогъ, лежащихъ между Рейномъ, Лейпцигомъ и Берлиномъ, цѣлью котораго на ряду съ регулированіемъ вопросовъ прямаго сообщенія, поставлено было сохраненіе постояннаго соглашенія относительно конкуррентныхъ тарифовъ; подобную же цѣль преслѣдовалъ нѣмецко-австрійскій союзъ относительно сообщеній съ Австріей, имѣвшій также однородныя соглашенія съ бельгійскими и голландскими ввозными путями **).

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II стр. 101—102.

**) *Reitzenstein.* „Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands“, стр. 144—145.

Хотя въ Россіи такія формальныя сдѣлки между желѣзными дорогами, какія мы видѣли за границей, съ цѣлью устраненія конкурренціи не распространены, но тѣмъ не менѣе и здѣсь существуютъ фактически образовавшіеся въ формѣ желѣзнодорожныхъ группъ тарифные союзы, и соглашеніе, какъ способъ прекращенія и предупрежденія сопернической борьбы, не менѣе извѣстно у насъ, чѣмъ за границей. По формѣ своей наши соглашенія относятся къ тѣмъ сдѣлкамъ, которыя англичане признаютъ первою ступенью въ процессѣ, заканчивающемся сліяніями: это—соглашенія о высотѣ ставокъ по конкуррирующимъ направленіямъ на основаніи провозглашаемаго дорогами (хотя и не всегда проводимаго до конца) принципа постановки конкуррирующихъ путей въ одинаковыя условія. Возникновеніе такихъ соглашеній составляетъ естественное послѣдствіе того, что тарифы прямаго сообщенія устанавливаются на съѣздахъ представителей желѣзныхъ дорогъ, въ которыхъ одинаково участвуютъ дороги, заинтересованныя въ разныхъ конкуррентныхъ сообщеніяхъ. Такъ какъ на этихъ съѣздахъ тарифы устанавливаются гласно, то тѣмъ самымъ конкуррирующія дороги получаютъ возможность слѣдить за установленіемъ тарифовъ своихъ соперницъ и, въ случаѣ предоставленія какихъ-либо преимуществъ одному сообщенію, добиваться соотвѣтствующихъ измѣненій и въ томъ сообщеніи, въ которомъ онѣ заинтересованы. Что такого рода соглашенія, не облекаемыя въ договорную форму, но выражающіяся прямо въ устанавливаемыхъ тарифныхъ ставкахъ, дѣйствительно существуютъ, можно убѣдиться, не зная даже, что порядокъ установленія тарифовъ на съѣздахъ именно такой, какъ я выше указалъ, изъ разсмотрѣнія дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ тарифовъ на хлѣбные грузы, важнѣйшій предметъ перевозокъ всѣхъ русскихъ дорогъ, относительно котораго естественно должна бы развиться конкуррен-

ція ихъ другъ съ другомъ. Для подтвержденія сказаннаго мною, я укажу на вывозные тарифы дорогъ I и II группъ, къ портамъ Балтійскаго моря. Въ перевозкахъ хлѣба въ этихъ сообщеніяхъ возможна двоякаго рода конкурренція: во-первыхъ, соперничество разныхъ пунктовъ по снабженію извѣстнаго порта хлѣбнымъ грузомъ и, во-вторыхъ, соперничество разныхъ путей по вывозу хлѣба изъ даннаго внутренняго рынка. Насколько регулирована конкурренція въ томъ и другомъ отношеніи, можетъ дать понятіе нижеслѣдующая таблица стоимости провоза вагона хлѣба въ 610 пудовъ отъ нѣкоторыхъ пунктовъ внутри Россіи къ Петербургу, Ревелю, Ригѣ и Либавѣ *).

пункты назначенія: / пункты отправленія:	Петербургъ.		Ревель.		Рига.		Либава.	
	Разстояніе въ верст.	Провозная плата.	Разстояніе въ верст.	Провозная плата.	Разстояніе въ верст.	Провозная плата.	Разстояніе въ верст.	Провозная плата.
		Р. К.		Р. К.		Р. К.		Р. К.
Козловъ.	—	—	1290	194,79	—	198,06	1570	195,79
Моршанскъ. . . .	1029	179,34	1302	197,58	1329	198,38	1607	199,58
Тамбовъ.	—	—	1358	198,00	1350	198,30	1638	198,00
Борисоглѣбскъ . .	1254	179,34	1548	191,07	1420	183,50	1590	197,79
Батраки	1527	189,30	1800	218,95	1827	222,69	2105	220,95
Самара.	1642	189,97	1915	219,76	1942	226,60	2220	226,46
Саратовъ.	1422	189,25	1709	212,60	1708	212,90	1996	212,60
Царицынъ.	1631	188,91	1925	206,41	1797	192,72	1967	207,97

*) Таблица эта составлена на основаніи слѣдующихъ изданій:

Зауэръ. „Указатель кратчайшихъ направленій по Русск. жел. дор.“ Москва, 1879 г.

„Сборникъ разстояній по жел. дорогамъ II группы“. Москва, 1885 г.

„Таблицы спеціальныхъ тарифовъ прямаго сообщенія между жел. дор. II гр. на $188^{6}/_{7}$ тарифный годъ“. Москва, 1886 г.

„Сборникъ табличныхъ спеціальныхъ тарифовъ прямаго сообщенія жел. дор. I гр. на $188^{6}/_{7}$ г.“ Рига, 1886 г.

Изъ этой таблицы мы видимъ, что пункты, которые по своему положенію въ сѣти могутъ конкуррировать между собой по снабженію извѣстнаго порта, тарифами поставлены приблизительно въ одинаковыя условія: такъ, провозная плата отъ волжскихъ пристаней: Батраковъ, Самары, Саратова, Царицына до Петербурга—уравнена настолько, что представляетъ на вагонъ въ 610 пудовъ разницу лишь въ копѣйкахъ, несмотря на то, что разница по разстояніямъ достигаетъ до 220 верстъ (Самара и Саратовъ); точно также уравнены тарифы изъ Моршанска и Тамбова въ Ригу, изъ Моршанска и Борисоглѣбска въ Петербургъ; тарифы отъ Козлова, Тамбова, Моршанска до Ревеля представляютъ разницу не болѣе 3 р. 21 к. на вагонъ; разница въ тарифахъ отъ тѣхъ же пунктовъ до Либавы не превышаетъ 3 р. 79 к.

Точно также различные вывозные пути поставлены въ равныя условія: такъ, провозная плата изъ Саратова и Тамбова до Риги, Ревеля и Либавы уравнена до копѣекъ; разница въ провозной платѣ до тѣхъ же пунктовъ изъ Батраковъ не превышаетъ 3 р. 74 к., а изъ Самары—6 р. 84 к.; сообщенія Царицынъ-Ревель и Царицынъ-Либава, равные по разстояніямъ, пользуются почти одинаковыми тарифами, точно также сообщенія Царицынъ-Петербургъ и Царицынъ-Рига, несмотря на болѣе значительную разницу въ ихъ разстояніяхъ.

Что такое построеніе тарифовъ не есть случайность, а является плодомъ спеціальныхъ соглашеній, видно изъ того, что однѣ и тѣ же дороги въ разныхъ сообщеніяхъ берутъ различную провозную плату, несмотря на то, что грузъ имѣетъ по нимъ одинаковый пробѣгъ. Такъ, Николаевская дорога при перевозкѣ хлѣба въ Ревель, участвуя въ ней одинаково во всѣхъ взятыхъ нами сообщеніяхъ протяженіемъ въ 554 версты (участокъ-Москва-Тоспо), беретъ:

изъ Батраковъ	56	р.	32	к.	съ вагона.
„ Самары	56	„	32	„	„ „
„ Царицына	57	„	72	„	„ „
„ Саратова	62	„	57	„	„ „

При перевозкѣ хлѣба въ Петербургъ та же дорога на всемъ своемъ протяженіи беретъ:

изъ Батраковъ и Самары .	61	р.	50	к.	съ вагона.
„ Царицына	65	„	82	„	„ „
„ Саратова . . .	75	„	72	„	„ „

Московско-Рязанская дорога, участвуя въ перевозкахъ всѣмъ своимъ протяженіемъ, взимаетъ съ вагона при перевозкахъ:

	въ Ревель.	въ Петербургъ.
изъ Царицына . .	19 р. 95 к.	21 р. 32 к.
„ Самары . . .	22 „ 49 „	22 „ 48 „
„ Саратова . . .	23 „ 07 „	24 „ 21 „
„ Батраковъ . .	26 „ 60 „	26 „ 54 „

Всѣ эти примѣры приводятъ къ тому убѣжденію, что и у насъ фактически существуютъ соглашенія между дорогами, хотя и не оформленныя какими-либо актами, но достаточно дѣйствительныя для прекращенія соперничества тамъ, гдѣ оно можетъ нанести ущербъ интересамъ дорогъ. Для поддержанія ихъ въ настоящее время служитъ только гласность установленія тарифовъ, но уже есть признаки, указывающіе, что развитіе соглашеній должно пойти дальше и что формальныя сдѣлки не заставятъ себя долго ждать. Въ настоящее время уже можно указать попытку болѣе подробнаго и опредѣленнаго договора относительно провозной платы. Инициатива этой попытки принадлежитъ дорогамъ II группы, предложившимъ въ 1884 году дорогамъ I группы устранить взаимную конкурренцію по тарифамъ на хлѣбные грузы путемъ соглашенія о сохраненіи того соотношенія между вы-

возными тарифами дорогъ II группы и дорогъ I группы, которое существовало въ данный моментъ. Предложеніе это, принятое дорогами I группы и занесенное въ протоколы засѣданій съѣздовъ обѣихъ группъ*), служитъ и до настоящаго времени основаніемъ при разработкѣ хлѣбныхъ тарифовъ. Какъ не оформленное ни какимъ юридическимъ актомъ, такое соглашеніе не можетъ, конечно, имѣть принудительной силы и оставляетъ поэтому еще открытою возможность конкурренціи; въ дѣйствительности и можно указать примѣры его нарушенія: такъ, въ 1885 году нѣкоторыя дороги ревельскаго направленія—Балтійская, Николаевская, Московско-Рязанская и Рязанско-Козловская — сдѣлали пониженіе въ установленныхъ тарифахъ на Ревель; но соглашеніе это, въ силу той пользы, которую оно приноситъ дорогамъ, оказывается все-таки же дѣйствительнымъ для ограниченія ихъ свободы дѣйствія; и въ томъ даже случаѣ отступленія отъ него, о которомъ я упомянулъ, оно оказало свое вліяніе, ибо дороги I группы, основываясь на немъ, настояли на возстановленіи нарушеннаго соотношенія тарифовъ, и дороги, сдѣлавшія пониженія, приняли на себя обязательство, „что если для нихъ представится когда либо надобность отступить отъ этого соглашенія, то онѣ не примутъ никакихъ рѣшеній, не пригласивъ къ предварительному совѣщанію дороги рижскаго и либавскаго сообщеній“ **); конечно, такое обязательство принято было подъ условіемъ взаимности со стороны другихъ дорогъ заинтересованныхъ сообщеній.

Какъ на соглашеніе еще болѣе совершенное по формѣ, можно указать на Русско-Германскій желѣзнодорожный союзъ. Въ составъ этого союза входятъ въ настоящее время

*) „Протоколъ засѣданій 62 съѣзда представителей жел. дорогъ II гр.“. Москва, 1884 г.

„Протоколъ засѣданій съѣзда представителей ж. д. I гр.“. № 98.

**) „Протоколъ засѣданій 68 съѣзда представителей жел. дор. II гр.“. Москва, 1885 г., стр. 12.

19 русскихъ желѣзныхъ дорогъ и 23 иностранныхъ, и онъ охватываетъ все пространство отъ Нидерландовъ до Волги. Цѣль этого союза, какъ она высказана въ первомъ параграфѣ формально заключеннаго договора: „взаимодѣйствіемъ оживить и развить прямое сообщеніе“ между союзными дорогами; одно изъ средствъ для достиженія этой цѣли:—„цѣлесообразное регулированіе конкурренцій не только въ предѣлахъ союза, но и внѣ его, съ другими конкуррирующими сообщеніями“ *). Что подъ этимъ регулированіемъ конкурренцій слѣдуетъ разумѣть ничто иное какъ прекращеніе взаимнаго соперничества по привлеченію перевозокъ, доказываютъ слѣдующія положенія, ограничивающія свободу союзныхъ дорогъ въ распоряженіи тарифами.

Если какая-либо союзная дорога вступитъ въ соглашеніе съ дорогой, не входящею въ союзъ, то она обязана, по требованію послѣдняго, „предоставить на томъ же, а не меньшемъ отдѣльныхъ дорогъ разстояніи, принадлежащаго Русско-Германскому союзу протяженія, тѣ же выгоды и въ особенности тѣ же пониженныя тарифныя единицы, какія предоставлены другимъ конкуррирующимъ союзамъ“ **).

„Вопросы о регулированіи конкурренціи между какими-либо направленіями или дорогами въ предѣлахъ союза, вопросы о тарифахъ, возбуждаемые или цѣлымъ направленіемъ или отдѣльными дорогами, и, наконецъ, вопросы о включеніи въ Союзъ новыхъ станцій и участковъ рѣшаются исключительно между правленіями какъ участвующихъ въ такихъ направленіяхъ дорогъ, такъ и дорогъ, которыя хотя и не принадлежатъ къ этому пути, но, тѣмъ не менѣе, заинтересованы при рѣшеніи этихъ вопросовъ. Еслибы между этими правленіями не состоялось соглашенія, то каждое отдѣль-

*) „Договоръ между дорогами Русско-Германскаго желѣзнодорожнаго союза“, § 5, п. 2. С.-Петербургъ, 1885 г.

**) Тамъ же, § 3.

пое направленіе все-таки въ правѣ привести въ исполненіе предложенныя мѣропріятія, но обязывается при этомъ, во-первыхъ, мѣропріятія эти ограничить лишь предѣлами союза и, во-вторыхъ, предоставить ему возможность обсудить таковыя еще до введенія ихъ въ дѣйствіе".

„Правленія дорогъ обязуются не дѣлать никакихъ рефакцій въ Русско-Германскомъ желѣзнодорожномъ союзѣ подъ опасеніемъ штрафа въ три тысячи марокъ за каждый случай нарушенія этого правила" *).

„Плата прямаго сообщенія исчисляется на основаніи особыхъ каждый разъ соглашеній; при этомъ принимается однако за принципъ, что ни одно правленіе не въ правѣ за одно и то же протяженіе назначить для прямаго сообщенія высшую плату противъ платы мѣстнаго сообщенія" **).

„Исчисленіе провозной платы производится по кратчайшему разстоянію; отступленія отъ этого правила допускаются только въ нѣкоторыхъ случаяхъ, и то лишь на основаніи особыхъ соглашеній. Исчисленная такимъ образомъ провозная плата обязательна и для всѣхъ прочихъ направленій одного и того же сообщенія" ***).

Всѣ эти постановленія исключаютъ возможность конкурренціи желѣзныхъ дорогъ и замѣняютъ борьбу соглашеніемъ.

Мы видимъ такимъ образомъ, что всюду соглашенія дорогъ между собой являются вполнѣ достаточнымъ и дѣйствительнымъ средствомъ, чтобы прекратить между ними соперничество и водворить на большія пространства монопольное распоряженіе перевозкой грузовъ тѣхъ или другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ или союзовъ. Въ настоящее время я не буду входить въ обсужденіе вопроса о пользѣ

*) Тамъ же, § 6.
**) Тамъ же, § 7.
***) Тамъ же, § 7.

или вредѣ этой монополіи: для интересующаго насъ вопроса важно то, что къ ней неизбѣжно приходятъ желѣзныя дороги и что такимъ образомъ соперничество ихъ другъ съ другомъ, неудовлетворительно дѣйствующее, какъ мы это видѣли, въ качествѣ общаго регулятора тарифовъ, также и въ качествѣ способа обезпечить абсолютное пониженіе провозной платы, является предположеніемъ, на выполненіе котораго нѣтъ никакихъ основаній разсчитывать.

ГЛАВА V.

Соперничество перевозчиковъ на желѣзныхъ дорогахъ, какъ регуляторъ тарифовъ.

Въ предъидущихъ главахъ мы разсмотрѣли соперничество различныхъ путей сообщенія другъ съ другомъ. Недостаточность его какъ средства обезпечить обществу правильные тарифы привела сторонниковъ той идеи, что конкурренція тѣмъ не менѣе можетъ и въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ оказать обществу ту услугу, какую она оказываетъ въ другихъ областяхъ, къ попыткѣ ввести соперничество въ дѣло желѣзнодорожной перевозки въ новой формѣ: не въ видѣ борьбы дорогъ другъ съ другомъ или съ иными средствами сообщенія, а въ видѣ соперничества перевозчиковъ на желѣзныхъ дорогахъ. Основная мысль этой попытки та, чтобы поставить рельсовые пути въ то же положеніе, какъ и грунтовыя дороги, предоставивъ право пользованія ими лицамъ, обладающимъ необходимыми для этого двигателями и подвижнымъ составомъ, и предоставить взаимному соперничеству этихъ лицъ установить такія цѣны за совершеніе перевозокъ, какія будутъ наиболѣе соотвѣтствовать интересамъ грузохозяевъ. Чтобы покончить съ вопросомъ о конкуррен-

ціи, необходимо разсмотрѣть этотъ предполагаемый новый видъ ея.

Идея свободнаго соперничества разныхъ перевозчиковъ на одномъ рельсовомъ пути примыкаетъ къ тѣмъ воззрѣніямъ на желѣзныя дороги англійскаго законодательства, о которыхъ я уже имѣлъ случай говорить выше и которыя выразились въ томъ, что въ первыхъ концессіяхъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ были установлены особыя предѣльныя таксы за пользованіе путемъ *). Взглядъ на желѣзныя дороги какъ на свободный путь не составляетъ, однако, исключительной особенности одного англійскаго законодательства: такой же характеръ первоначально придавали желѣзнымъ дорогамъ и въ другихъ странахъ. Такъ, прусскій желѣзнодорожный законъ 1838 года содержитъ, между прочимъ, такое постановленіе:

„§ 27. По истеченіи первыхъ трехъ лѣтъ могутъ получить право совершать перевозки по желѣзной дорогѣ, кромѣ общества собственника ея, также и другія лица съ уплатой дорожной пошлины (gegen Entrichtung das Bahngeldes) или иной имѣющей быть установленной платы, если министерство торговли, по изслѣдованіи всѣхъ обстоятельствъ, найдетъ цѣлесообразнымъ дать имъ на это концессію“.

Затѣмъ въ слѣдующихъ параграфахъ закона подробно были выяснены и самыя основанія, по которымъ долженъ дѣлаться разсчетъ платы, вносимой обществу собственнику дороги за пользованіе ею. Точно также въ cahiers des charges главныхъ шести компаній французскихъ желѣзныхъ дорогъ по конвенціямъ 1859 года установленный предѣльный тарифъ состоитъ изъ двухъ частей: prix de péage и prix de transport, причемъ въ объясненіяхъ къ списку предѣльныхъ нормъ сказано: „само собой разумѣется, что

*) *Cohn.* „Untersuchungen“, т. I, стр. 35.

плата за совершеніе перевозки (prix de transport) должна платиться обществу только въ томъ случаѣ, если оно само будетъ совершать перевозки на свой счетъ и своими собственными перевозочными средствами; въ противномъ случаѣ общество будетъ имѣть право только на дорожную пошлину" *). Очевидно, французскій законодатель также предполагалъ возможнымъ, что желѣзною дорогой будутъ пользоваться, какъ и грунтовою разные перевозчики.

Это же воззрѣніе мы встрѣчаемъ, наконецъ, и въ нашемъ новѣйшемъ желѣзнодорожномъ законѣ, который устанавливаетъ, между прочимъ, слѣдующія обязанности желѣзныхъ дорогъ:

1) перевозить грузы въ вагонахъ, принадлежащихъ отправителямъ или другимъ желѣзнымъ дорогамъ;

2) съ устройствомъ вторыхъ путей пропускать поѣзды другихъ дорогъ въ полномъ составѣ, безъ принадлежащихъ имъ паровозовъ, а по требованію Министра путей сообщенія, основанному на постановленіи совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, также съ паровозами и прислугою посторонней дороги **).

Здѣсь право пользованія рельсовымъ путемъ болѣе точно и ограничено, чѣмъ въ вышеуказанныхъ постановленіяхъ; наше законодательство признаетъ за отправителями только право пускать свои вагоны по желѣзнымъ дорогамъ, а право совершенія перевозки по чужимъ рельсамъ своими двигателями ограничиваетъ лишь другими дорогами, и то при соблюденіи извѣстныхъ условій, но, во всякомъ случаѣ, и въ нашемъ законѣ мы видимъ ту же мысль о возможности общаго пользованія рельсовыми путями.

Организовать это общее пользованіе въ цѣляхъ развитія

---

*) *Jacqmin.* „De l'exploitation des chemins de fer., т. II, стр. 332.
**) Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, ст. 9.

соперничества въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ предполагается возможнымъ въ слѣдующихъ формахъ:

Первая менѣе развитая форма—это предоставленіе желѣзнымъ дорогамъ права пропускать свои поѣзда по чужимъ линіямъ; форма эта извѣстна въ Англіи подъ именемъ running powers и ей соотвѣтствуетъ постановленіе втораго пункта статьи 9-ой нашего устава.

Вторая форма представляетъ раздѣленіе различныхъ актовъ, изъ которыхъ состоитъ перевозочная дѣятельность: отъ владѣльцевъ дороги отдѣляется вся дѣятельность перевозчика, предшествующая самому осуществленію передвиженія, и послѣдующая дѣятельность послѣ доставки груза на мѣсто назначенія; желѣзнодорожное общество поставляетъ путь и движущую силу, а все остальное, какъ-то: заготовленіе перевозочныхъ средствъ, пріемъ грузовъ къ отправленію, нагрузка, выгрузка, выдача товаровъ получателямъ — составляетъ задачу особыхъ перевозочныхъ предпріятій.

Третья форма отдѣляетъ отъ собственниковъ желѣзной дороги также и самое осуществленіе передвиженія, предоставляя имъ только поставлять путь за извѣстную плату; при этой формѣ желѣзная дорога обращается въ такое же средство сообщенія, какъ грунтовыя дороги: всякій получаетъ право проѣзжать по ней и провозить свои товары при посредствѣ своихъ или нанятыхъ перевозочныхъ средствъ и движущей силы, желѣзнодорожное же общество исполняетъ при этомъ только функціи полиціи, наблюдающей за исполненіемъ извѣстныхъ правилъ, необходимыхъ для поддержанія порядка и для безопасности движенія.

Въ какой бы изъ этихъ трехъ формъ ни была сдѣлана попытка осуществить общее пользованіе рельсовымъ путемъ, она, несомнѣнно, должна вызвать извѣстныя техническія затрудненія: уже одни условія безопасности, требующія, чтобы движеніе совершалось со строгимъ соблюденіемъ установлен-

ныхъ правилъ, по заранѣе опредѣленному плану, ставятъ извѣстныя препятствія свободѣ пользованія желѣзною дорогой и не допускаютъ полнаго отождествленія ея съ грунтовыми и водяными путями. Нельзя, однако, считать задачу организаціи такого пользованія съ технической точки зрѣнія неразрѣшимою. Менѣе всего, конечно, представляетъ затрудненій съ этой точки зрѣнія перевозка чужихъ вагоновъ: для нѣкоторыхъ грузовъ, какъ для нефти, спирта, перевозка спеціально приспособленныхъ вагоновъ, принадлежащихъ частнымъ лицамъ и чужимъ дорогамъ, развита уже и у насъ въ значительной степени и не встрѣчаетъ никакихъ техническихъ затрудненій, какъ при передвиженіи такихъ вагоновъ по-одиночкѣ, такъ и цѣлыми поѣздами. Болѣе сложнымъ дѣломъ является организація передвиженія чужихъ поѣздовъ съ чужими локомотивами, но и эта задача оказывается во многихъ случаяхъ практически разрѣшенною. Такъ, у насъ участокъ С.-Петербурго-Варшавской дороги, отъ Кошедаръ до Вилейки, находится въ общемъ пользованіи С.-Петербурго-Варшавской и Либаво-Роменской дорогъ. Jacqmin приводитъ примѣры передвиженія по французскимъ желѣзнымъ дорогамъ локомотивовъ и вагоновъ, принадлежащихъ большимъ промышленнымъ предпріятіямъ *). Точно также примѣры общаго пользованія рельсовымъ путемъ извѣстны въ Германіи **). Въ Америкѣ не только есть линіи, находящіяся въ общемъ пользованіи, но нѣкоторыя дороги вовсе не имѣютъ своего подвижнаго состава и ограничиваютъ свою дѣятельность взиманіемъ платы за пропускъ по своей линіи чужихъ поѣздовъ ***). Въ Англіи во время желѣзнодорожнаго изслѣдованія 1872 года выяснилось, что многія общества допускаютъ совмѣстное пользованіе однимъ

*) *Jacqmin*. „De l'exploitation des chemins de fer“, т. I, стр. 20.
**) *Dorn*. „Aufgaben der Eisenbahn-Politik.“, стр. 63.
***) *Lehr*. „Eisenbahntarifwesen“, стр. 63.

и тѣмъ же путемъ и не встрѣчаютъ въ этомъ отношеніи значительныхъ техническихъ неудобствъ. Спрошенный по этому вопросу во время изслѣдованія, директоръ желѣзнодорожнаго общества Midland, Ольпортъ, привелъ примѣръ, что на одномъ изъ участковъ сѣти Midland, имѣющемъ наиболѣе оживленное движеніе, одновременно пользовались рельсовымъ путемъ, кромѣ общества Midland, еще желѣзныя дороги: Lancashire and Yorkshire, Great-Northern, North-Eastern, и на короткомъ участкѣ еще London and North-Western; въ то же время пассажирская станція Midland въ Лидсѣ служила въ теченіе многихъ лѣтъ одновременно 4 дорогамъ, и все это не вызывало ни жалобъ, ни затрудненій *). Тотъ же директоръ указывалъ, что на одномъ участкѣ линіи Бирмингамъ-Дерби одновременно пользовались рельсовымъ путемъ три желѣзнодорожныя общества, изъ которыхъ одно пускало 10—11 пассажирскихъ поѣздовъ въ день, въ каждомъ направленіи, другое 13—14 и третье отъ 6 до 8; кромѣ того, на этомъ же участкѣ двигались въ то же время и товарные поѣзда. Спрошенные во время того же изслѣдованія другіе желѣзнодорожные дѣятели приводили рядъ другихъ примѣровъ безпрепятственнаго пользованія рельсовымъ путемъ нѣсколькихъ обществъ, и притомъ не только на дорогахъ съ нѣсколькими колеями, но и на дорогахъ съ одною колеей **). Такимъ образомъ необходимо допустить, что при извѣстномъ усовершенствованіи сигнализаціи и при строгомъ надзорѣ за соблюденіемъ правилъ движенія, назначенныхъ для обезпеченія безопасности его, можно, особенно на дорогахъ съ двумя колеями и съ достаточнымъ количествомъ разъѣздовъ и станціонныхъ путей, допустить въ значительной степени свободу движенія поѣздовъ,

*) *Dorn*. „Aufgaben der Eisenbahn-Politik.“, стр. 56.
**) Тамъ же, стр. 57—59.

принадлежащихъ различнымъ собственникамъ. Мы поэтому не можемъ съ точки зрѣнія осуществимости отвергать проекта развитія конкурренціи перевозчиковъ на рельсовыхъ путяхъ. Разсмотримъ однако, насколько такая конкурренція можетъ быть обезпечена и насколько она можетъ способствовать улучшенію тарифнаго дѣла?

При разборѣ этихъ вопросовъ прежде всего нужно отмѣтить, что общее пользованіе желѣзною дорогой только въ томъ случаѣ можетъ быть разсматриваемо какъ средство, способное возбудить соперничество перевозчиковъ и черезъ это соперничество доставить выгодные для общества тарифы, если такое пользованіе будетъ доступно для предпріятій, находящихся въ конкурренціи другъ съ другомъ; это же условіе можетъ быть выполнено только тогда, когда желѣзная дорога, какъ путь, будетъ, по выраженію Дорна, нейтрализована *), т. е. когда собственникамъ ея запрещено будетъ самимъ заниматься перевозкой, и будетъ такимъ образомъ водворена третья изъ указанныхъ выше формъ организаціи общаго пользованія рельсовыми путями. Разъ это условіе не будетъ соблюдено и желѣзнодорожное предпріятіе само останется перевозчикомъ, принадлежащій ему путь несомнѣнно будетъ закрытъ для всякихъ соперническихъ предпріятій. Желѣзная дорога имѣетъ много средствъ къ тому, чтобы достигнуть этого результата. Прежде всего для нея есть всегда возможность сдѣлать перевозку въ чужомъ подвижномъ составѣ или чужими средствами передвиженія менѣе выгодною, чѣмъ перевозку, совершаемую дорогой собственницей. Для достиженія этого есть два пути: дорога можетъ или понизить тарифъ на перевозку въ собственномъ подвижномъ составѣ,—и въ этомъ отношеніи она пользуется въ большинствѣ случаевъ ничѣмъ не ограничи-

*) Тамъ же, стр. 69.

ваемымъ произволомъ,— или назначить крайне высокій тарифъ за пользованіе путемъ. Насколько можетъ быть дѣйствительна такая политика, можно выяснить изъ сопоставленія тѣхъ тарифовъ, которые устанавливались дорогами за совершеніе полной перевозки, съ предѣльными тарифами, установленными закономъ, за пользованіе путемъ тамъ, гдѣ такое выдѣленіе дорожной пошлины дѣлалось уставами. Для примѣра возьмемъ тарифы французскихъ желѣзныхъ дорогъ, приводимые Жакменомъ. Въ cahiers des charges предѣльный размѣръ платы за пользованіе дорогой (prix de péage) при перевозкѣ, напримѣръ, хлѣба установленъ былъ въ 0,08 сантима съ тонны и километра *); нормальный тарифъ, установленный компаніей de l'Est на тотъ же грузъ, при пробѣгѣ до 200 километровъ, составлялъ 0,08 сант., при пробѣгѣ свыше 300 кил.—0,06 сант. съ тонны и километра **), т. е. въ первомъ случаѣ компанія брала за совершеніе всей перевозки то же самое, что могла бы взять за пропускъ только вагона по своему пути, а во второмъ случаѣ—даже меньше этой нормы. Prix de péage за каменный уголь по cahiers des charges составляло отъ 0,05 сант. до 0,025 сант. съ тонны и километра, смотря по протяженію перевозки ***); компаніями были установлены тарифы за провозъ угля въ ихъ подвижномъ составѣ со ставками отъ 0,053 до 0,028 сант. (Nord), 0,067 до 0,022 (Est), 0,07—0,03 (Ouest) ****) и т. п. Очевидно, что при такомъ отношеніи дѣйствительныхъ тарифовъ съ предѣльными ставками за пропускъ подвижнаго состава по пути, желѣзная дорога имѣетъ полную возможность устранить непріятную конкурренцію посторонняго перевозчика. Что дороги поль-

*) *Jacqmin*. „De l'exploitation des chemins de fer. т. II, стр. 330,"
**) Тамъ же, стр. 118.
***) Тамъ же, стр. 330.
****) Тамъ же, стр. 219 и слѣд.

зовались этимъ средствомъ тамъ, гдѣ возникала конкурренція съ ними другихъ перевозчиковъ, доказываетъ примѣръ Англіи. Какъ я уже имѣлъ случай указывать, при утвержденіи концессій англійскихъ дорогъ правительство вѣрило въ возможность общаго пользованія путемъ, вслѣдствіе чего формально установило въ этихъ законодательныхъ актахъ право такого пользованія, назначивъ за осуществленіе его извѣстныя предѣльныя нормы платы въ пользу обществъ собственниковъ дороги. На практикѣ, однако, это право оказалось неосуществимымъ, причемъ парламентскою коммиссіей 1844 года выяснено было, что причиной этого является, между прочимъ, то обстоятельство, что предѣльныя ставки даютъ возможность дорогамъ за пользованіе путемъ брать больше, чѣмъ онѣ сами берутъ за совершеніе перевозокъ своими средствами *).

Но еслибы желѣзныя дороги и не захотѣли или почему-либо не могли воспользоваться установленіемъ несоотвѣтственныхъ тарифовъ за пользованіе путемъ, то остается въ ихъ рукахъ другое еще болѣе дѣйствительное средство помѣшать конкурренціи постороннихъ перевозчиковъ: это — затрудненія въ исполненіи перевозки. Для движенія по желѣзнымъ дорогамъ недостаточно однихъ приспособленій пути: необходимъ еще рядъ различныхъ сооруженій для нагрузки и выгрузки товаровъ, для снабженія паровозовъ водой и топливомъ, для исправленія могущихъ случиться поврежденій подвижнаго состава и паровозовъ и т. п. Имѣя въ своемъ распоряженіи всѣ эти приспособленія, дорога-собственница, обязанная допустить на свой рельсовый путь своего соперника, имѣетъ полную возможность затруднить ему, если не воспретить вовсе, пользованіе этими необходимыми сооруженіями и такимъ образомъ сдѣлать положеніе

*) *Cohn.* „Untersuchungen“, т. I, стр. 116.

сго на своемъ пути въ такой мѣрѣ невыносимымъ, что это заставитъ его отказаться отъ соперничества и войти въ соглашеніе съ дорогой-собственницей или же вовсе отказаться отъ совершенія по ней перевозки. Еще менѣе возможно заставить дорогу противъ ея воли совершать перевозку подвижнаго состава, принадлежащаго конкуррирующему предпріятію, если у этого предпріятія нѣтъ собственныхъ паровыхъ двигателей, такъ какъ тутъ подвижной составъ долженъ отдаваться на полную волю соперника, который можетъ и небрежно съ нимъ обращаться, вызывая такимъ образомъ порчу его, и задерживать его движеніе, что соединено съ задержкой груза и съ ухудшеніемъ качества перевозки и, наконецъ, несвоевременно возвращать опорожненный подвижной составъ, причиняя такимъ образомъ значительный убытокъ сопернику непроизводительнымъ простоемъ вагоновъ. Ко всему этому дорога можетъ прибѣгать, не выходя изъ предѣловъ предоставленныхъ ей закономъ правъ и не давая прочныхъ основаній обвинить ее въ нежеланіи исполнять возложенныя на нее обязанности. Но еслибы она захотѣла и прямо отказаться отъ допущенія на свой путь своихъ соперниковъ вопреки этихъ обязанностей, то какимъ образомъ можно бы было заставить ее исполнить ихъ? Принудить ее къ этому судомъ?—Но всякій процессъ, помимо издержекъ и хлопотъ, сопряженъ еще съ потерей времени, а потеря времени въ данномъ случаѣ равносильна потерѣ самаго права, ибо влечетъ за собой, въ большинствѣ случаевъ, невозможность осуществить это право.

Всѣ эти пріемы для прекращенія соперничества не представляютъ одной только теоретической возможности: всѣ они были испробованы на практикѣ и неоднократно подтверждены англійскими парламентскими коммиссіями, изслѣдовавшими желѣзнодорожное дѣло. Такъ, на указанный мною образъ дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, какъ на причину, дѣ-

лающую невозможною конкурренцію другихъ дорогъ и другихъ перевозчиковъ съ дорогой-собственницей, ссылаются парламентскія англійскія коммиссіи 1839 и 1840 г. *). Коммиссія 1844 г., присоединяясь къ тѣмъ же воззрѣніямъ, пришла къ тому заключенію, что и поѣзда посторонннихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, не говоря уже о поѣздахъ частныхъ лицъ, могутъ двигаться только тогда, когда на это есть добрая воля дороги-собственницы **). Докладъ коммиссіи 1872 года удостовѣряетъ, что не было доказано ни одного случая пользованія правомъ проѣзда, какъ бы оно ни было твердо установлено закономъ, противъ воли обязанной желѣзной дороги, и что, напротивъ, положительно доказано, что всѣ попытки осуществить это право противъ воли сопротивляющихся дорогъ оканчивались неудачей. Какъ на примѣръ такой безплодной борьбы, докладъ указываетъ на споръ между обществами желѣзныхъ дорогъ North-British и Caledonian. Первое изъ этихъ обществъ, въ теченіе двухъ лѣтъ, затративъ на веденіе дѣлъ 5.000 фунтовъ стерлинговъ, добилось пяти судебныхъ рѣшеній, утвердившихъ его право пользоваться линіей Caledonian, и послѣ этого фактически не могло осуществить этого права, такъ какъ общество Caledonian предоставило своимъ отправителямъ такія преимущества, которыя заставили отдавать ему перевозки въ ущербъ общества North-British ***).

На основаніи всего сказаннаго, при изученіи вопроса о значеніи соперничества перевозчиковъ на желѣзныхъ дорогахъ, мы остановимся на предположеніи нейтрализованнаго пути и разсмотримъ, какова будетъ конкурренція перевозчиковъ при этомъ условіи и какія она за собой повлечетъ послѣдствія для тарифнаго дѣла.

---

*) *Cohn.* „Untersuchungen“, т. I, стр. 73 и 77.
**) Тамъ же, стр. 116 и 117.
***) *Dorn.* „Aufgaben der Eisenbahn-Politik“, стр. 145.

Прежде всего здѣсь необходимо указать, что конкурренція отдѣльныхъ перевозчиковъ будетъ имѣть мѣсто далеко не всюду: въ большихъ городахъ, гдѣ сосредоточивается масса отправокъ, на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ съ очень оживленнымъ движеніемъ весьма возможно возникновеніе нѣсколькихъ перевозочныхъ предпріятій, которыя будутъ вести между собой борьбу за грузы, но въ меньшихъ центрахъ, на промежуточныхъ станціяхъ дорогъ, или на линіяхъ съ небольшимъ количествомъ перевозокъ трудно ожидать какого бы то ни было соперничества перевозчиковъ. Отчасти на это указываетъ современное положеніе разныхъ транспортныхъ и коммиссіонерскихъ конторъ. Такъ, у насъ, въ большихъ торговыхъ центрахъ мы находимъ конторы нашихъ транспортныхъ и страховыхъ обществъ: Россійскаго Общества транспортированія кладей, Компаніи Надежда, Общества Русскій Ллойдъ, рядъ конторъ пароходныхъ предпріятій, которыя во многихъ случаяхъ являются такими же коммиссіонерскими конторами; но какъ только мы выйдемъ изъ большихъ городовъ, мы всюду встрѣчаемъ полное отсутствіе какихъ бы то ни было предпріятій, занимающихся отправкой и полученіемъ кладей. Несомнѣнно, что еслибы дороги перестали поставлять перевозочныя средства и движущую силу и стали бы требовать ихъ отъ перевозчиковъ, то транспортныя предпріятія могли бы появиться развѣ только въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ въ настоящее время мы находимъ коммиссіонерскія конторы. Дѣйствительно, если коммиссіонерская контора, всѣ затраты которой на небольшихъ станціяхъ могли бы ограничиться исключительно содержаніемъ агента для сдачи на желѣзную дорогу и пріема отъ нея грузовъ, да платой за доставку этихъ грузовъ гужомъ, не находитъ выгоднымъ свое дѣло тамъ, гдѣ грузовое движеніе мало развито, то никакъ нельзя предположить, что будетъ выгодна въ такихъ мѣстахъ дѣятельность не только

нѣсколькихъ, но и одного предпріятія, требующаго затраты большаго капитала на подвижной составъ, на локомотивы, на содержаніе дворовъ для храненія и пріема грузовъ, на устройство подъѣздныхъ путей къ станціямъ и т. п. Появленіе такихъ предпріятій въ небольшихъ центрахъ, какъ указываютъ Саксъ и Рейтценштейнъ *), необходимо будетъ явленіемъ крайне рѣдкимъ и исключительнымъ и, слѣдовательно, огромное количество мѣстностей, нуждающихся въ перевозкѣ грузовъ, не только будетъ лишено возможности воспользоваться выгодами соперничества перевозчиковъ, но будетъ встрѣчать затрудненія даже въ томъ, чтобы какъ-либо отправить грузъ или получить его.

Но если мы и не будемъ останавливаться на менѣе значительныхъ центрахъ и путяхъ торговаго оборота, а возьмемъ лишь наиболѣе крупные центры и наиболѣе богатыя грузомъ дороги, то и здѣсь мы не можемъ считать конкурренцію перевозочныхъ предпріятій обезпеченною.

Всякое перевозочное предпріятіе, по самому существу услуги, имъ оказываемой, не можетъ ограничить географически свою дѣятельность одною извѣстною мѣстностью. Всякая перевозка заключается въ перемѣщеніи груза изъ одного мѣста въ другое, слѣдовательно, предполагаетъ присутствіе агентовъ, завѣдывающихъ ею, по крайней мѣрѣ, въ двухъ пунктахъ: въ пунктѣ отправленія и въ пунктѣ назначенія. При гужевомъ способѣ перемѣщенія товаровъ, извощикъ, взявшійся за доставку, самъ перемѣщается вмѣстѣ съ перевозимымъ товаромъ; такъ какъ вся операція передвиженія по грунтовымъ дорогамъ при посредствѣ лошадей или иныхъ живыхъ двигателей не требуетъ никакихъ особыхъ, постоянныхъ приспособленій ни въ мѣстахъ нагрузки, ни въ мѣстахъ выгрузки, то и осѣдлость перевозчика при господствѣ

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 123.

гужеваго промысла вызывается причинами, лежащими внѣ самыхъ условій отправленія этого промысла. Не то въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ: здѣсь необходимость мѣстныхъ приспособленій для сбора грузовъ, для нагрузки и выгрузки, для храненія двигателей и подвижнаго состава обусловливается не только соображеніями выгодъ, вытекающихъ изъ осѣдлости въ извѣстномъ мѣстѣ, но также и техническими особенностями веденія промысла. Но въ то же время каждая мѣстность, какъ по отправкѣ товаровъ, такъ и по полученію ихъ, необходимо входитъ въ сношенія съ цѣлымъ рядомъ другихъ мѣстностей. Вслѣдствіе этого, для удовлетворенія потребности въ перевозкѣ даже самаго незначительнаго торговаго центра, перевозочное предпріятіе, кромѣ желѣзнодорожной станціи въ этомъ центрѣ, должно имѣть еще рядъ такихъ же станцій во многихъ другихъ мѣстностяхъ, а для удовлетворенія потребностей болѣе крупныхъ городовъ должно разбросать свои мѣстныя сооруженія по всей сѣти желѣзныхъ дорогъ цѣлой страны, иногда же должно имѣть такія сооруженія и за предѣлами этой страны. Очевидно, что за промыселъ, поставленный въ такія условія, могутъ взяться только предпріятія, обладающія огромнымъ капиталомъ, или, вѣрнѣе, только союзы такихъ крупныхъ предпріятій. Но въ такомъ случаѣ никакъ нельзя разсчитывать на конкурренцію между этими предпріятіями: число ихъ несомнѣнно будетъ ограничено, и если мы видѣли, что желѣзнодорожныя общества прекращали соперничество между собой путемъ соглашеній и сліяній, то нѣтъ основаній предположить, что транспортныя предпріятія почему-либо встрѣтятъ какія-нибудь препятствія къ устраненію вредной для нихъ взаимной конкурренціи тѣмъ же путемъ.

Если, однако, даже и допустить, что при отдѣленіи предпріятія, имѣющаго задачей содержаніе пути, соперничество между перевозчиками и будетъ болѣе развито, нежели нынѣш-

нее соперничество желѣзнодорожныхъ обществъ, то отъ такого соперничества все же трудно ожидать хорошаго вліянія на тарифное дѣло. Разбирая вліяніе на тарифы соперничества желѣзныхъ дорогъ другъ съ другомъ, я уже раньше указалъ неблагопріятныя стороны его: крайнюю запутанность и непостоянство тарифовъ, неравномѣрность ихъ, рефакціи, тенденцію къ повышенію провозной платы. Еслибы произошла предположенная спеціализація дѣятельности перевозчика и развилась бы усиленная конкурренція транспортныхъ обществъ, то всѣ эти дурныя послѣдствія соперничества для тарифнаго дѣла несомнѣнно проявились бы въ усиленной степени. При системѣ свободнаго пользованія желѣзными дорогами весьма трудно было бы установить какія-либо ограниченія относительно высоты и способовъ установленія провозной платы; отсюда необходимо явилось бы такое многообразіе тарифовъ, что и самое обязательство публиковать ихъ, еслибы оно даже и исполнялось перевозчиками, не могло бы помочь публикѣ выяснить себѣ положеніе провозной платы, такъ какъ едва ли бы возможно было разобраться въ массѣ публикацій *); вслѣдствіе этого тарифное дѣло стало бы вполнѣ темнымъ, ускользающимъ отъ всякаго надзора и трудно познаваемымъ даже для тѣхъ, кто наиболѣе заинтересованъ въ немъ. О равенствѣ тарифовъ для всѣхъ при одинаковыхъ условіяхъ перевозки, очевидно, не могло бы быть въ этомъ случаѣ и рѣчи: то, что въ настоящее время представляется злоупотребленіемъ и нарушеніемъ общественнаго интереса: уступки въ провозной платѣ извѣстнымъ лицамъ и предпріятіямъ, рефакціи — явилось бы естественною принадлежностью тарифной системы, — принадлежностью противъ которой трудно бы было сдѣлать какое-либо возраженіе, ибо идеѣ свободнаго соперничества вполнѣ

*) *Lehr*, „Eisenbahntarifwesen“, стр. 85 и 86.

соотвѣтствуетъ тотъ принципъ, чтобы взимаемая за услугу плата ничѣмъ инымъ не регулировалась, кромѣ коммерческаго интереса *); этотъ же интересъ именно и требуетъ назначенія платы въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, въ зависимости отъ всѣхъ особенностей этого случая и не взирая ни на какіе принципы. Точно также, если и теперь колебанія тарифовъ вызываютъ много жалобъ, то еще больше поводовъ для этихъ жалобъ должно бы возникнуть при такой системѣ, гдѣ все дѣло опредѣленія тарифовъ будетъ предоставлено ничѣмъ неограниченной волѣ конкуррирующихъ перевозчиковъ. Такимъ образомъ ни требованіе ясности и простоты тарифовъ, ни принципы равенства для всѣхъ и устойчивости провозной платы, очевидно, не могутъ быть обезпечены при водвореніи конкурренціи перевозчиковъ на рельсовомъ пути. Не можетъ быть достигнута и дешевизна провоза. Въ этомъ отношеніи та же причина, которая, какъ мы выше видѣли, устанавливаетъ тенденцію къ повышенію тарифовъ при конкурренціи желѣзнодорожныхъ обществъ—двойная и многократная затрата капитала для совершенія извѣстной работы—будетъ дѣйствовать и въ данномъ случаѣ. Для того, чтобы было соперничество между перевозчиками, необходимо, чтобы каждый изъ соперниковъ обладалъ всѣми необходимыми средствами для удовлетворенія всякаго предъявляемаго къ нему спроса на перевозку. Удовлетворить этому условію перевозчики будутъ въ состояніи только тогда, когда они будутъ постоянно держать значительный запасъ подвижнаго состава и паровозовъ, что, очевидно, сопряжено съ большою безполезной затратой капитала, который обязательно будетъ извѣстное время находиться безъ всякаго употребленія. При этомъ условіи для покрытія убытковъ за простой ненуж-

*) Тамъ же, стр. 86.

ныхъ средствъ перевозки и для оплаты процентовъ на безполезно затраченный капиталъ, который можно бы было сберечь при сосредоточеніи перевозочной дѣятельности въ однѣхъ рукахъ, всю массу перевозокъ данной страны необходимо будетъ обложить сравнительно болѣе высокою провозною платой, иначе не только не будетъ получаться перевозчиками та коммерческая выгода, безъ реализаціи которой немыслима вся система соперничества на рельсовыхъ путяхъ, но не будутъ даже покрываться издержки возникшихъ предпріятій. Нельзя при этомъ допустить, что эта тенденція къ повышенію провозной платы будетъ ослаблена сравнительно со случаемъ конкурренціи цѣлыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ тѣмъ, что затрата на содержаніе пути будетъ одиночная, такъ какъ такую экономію, весьма вѣроятно, поглотитъ излишняя затрата на подвижной составъ и паровозы, которая должна быть болѣе значительною при соперничествѣ перевозчиковъ, чѣмъ при соперничествѣ дорогъ.

Общій результатъ разсматриваемой системы для тарифнаго дѣла, еслибы она была принята, заключался бы такимъ образомъ въ повышеніи той суммы, которую должна платить промышленность для удовлетворенія потребности въ передвиженіи грузовъ, въ неравенствѣ въ распредѣленіи этой суммы между лицами, участвующими въ уплатѣ ея, въ полной неопредѣленности и неясности распредѣленія платежей между плательщиками. Это такіе недостатки, при которыхъ никакъ нельзя признать желательнымъ водвореніе свободнаго пользованія путемъ и конкурренціи перевозчиковъ.

На практикѣ система отдѣленія предпріятія по содержанію пути отъ транспортнаго отчасти испытана была въ Сѣверной Америкѣ. Здѣсь организація особыхъ транспортныхъ предпріятій вызвана была главнымъ образомъ тѣмъ, что раздробленность сѣти желѣзныхъ дорогъ и отсутствіе между отдѣльными дорогами соглашеній о прямомъ сообщеніи и

передачѣ грузовъ съ дороги на дорогу безъ посредства грузохозяевъ требовали дѣятельности посредниковъ между публикой и дорогами, отчасти также недостаточностью подвижнаго состава, которымъ располагали сами желѣзнодорожныя общества *). Къ сожалѣнію, я не располагаю достаточнымъ матеріаломъ для того, чтобы прослѣдить подробно исторію этихъ транспортныхъ предпріятій, но тѣ данныя, которыя я нашелъ у Дорна и другихъ писателей, коснувшихся этого предмета, подтверждаютъ, несмотря на особо благопріятныя условія, въ которыхъ стояла дѣятельность самостоятельныхъ перевозчиковъ въ Америкѣ, высказанное выше сомнѣніе въ возможности упроченія черезъ нихъ конкурренціи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ: американскія транспортныя предпріятія принимали очень крупные размѣры, дѣйствовали каждое въ опредѣленномъ районѣ и при томъ большею частью въ союзѣ съ желѣзнодорожными обществами, при дѣятельномъ участіи желѣзнодорожныхъ агентовъ **). Наиболѣе значительное изъ этихъ предпріятій Empire-Transportation-Company, располагавшее огромными средствами для перевозки и привлекшее къ себѣ значительное количество грузовъ, просуществовало, какъ самостоятельное предпріятіе, только съ 1865 до 1873 года; въ этомъ году послѣдовало сліяніе его съ Пенсильванскою желѣзною дорогой, которая такимъ образомъ устранила невыгодную для себя конкурренцію ***).

---

*) *Dorn.* „Aufgaben der Eisenbahn-Politik“, стр. 160—161.

**) Тамъ же, стр. 159 и слѣд.—*Троицкій.* „Тарифъ на американскихъ желѣзныхъ дорогахъ“, стр. 30 и слѣд.

***) *Кирка.* „Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika“, стр. 349.—*Троицкій.* Тарифъ на американскихъ желѣзныхъ дорогахъ“, стр. 41.

ГЛАВА VI.

Личный интересъ предпринимателей какъ гарантія правильности тарифовъ.

Все предъидущее приводитъ къ тому убѣжденію, что при организаціи хозяйства желѣзныхъ дорогъ мы всегда имѣемъ дѣло съ предпріятіемъ монопольнымъ. Въ такомъ предпріятіи, если дѣятельности его предоставлена полная свобода, цѣна, взимаемая за производимые продукты или за оказываемыя услуги, опредѣляется ни чѣмъ инымъ какъ личною выгодой, личнымъ интересомъ хозяина дѣла. Предполагая желѣзнодорожную промышленность свободною, мы могли бы поэтому разсчитывать на правильность устанавливаемыхъ дорогами тарифовъ только въ томъ случаѣ, еслибы въ самыхъ условіяхъ этой промышленности были такія свойства, которыя были бы способны заставить дѣятельность, вызываемую стремленіемъ къ осуществленію личнаго интереса желѣзнодорожнаго предпринимателя, согласоваться съ пользой общественной. Разсмотримъ, имѣются ли въ дѣйствительности такія свойства.

Въ тарифной литературѣ Михаэлисомъ провозглашена была теорія, которая утверждаетъ, что такія свойства кроются въ особенностяхъ производства желѣзнодорожной услуги, и что дѣйствіе ихъ настолько могущественно, что вполнѣ можетъ восполнить недостатокъ конкуррирующихъ предпріятій. На разборѣ этой теоріи мы прежде всего и остановимся.

Михаэлисъ выходитъ въ своихъ выводахъ изъ той же основной мысли, которая выше была принята и мною, а именно, что въ соперничествѣ число соперниковъ не играетъ серьезной роли и что пониженіе цѣнъ при соперничествѣ зависитъ не отъ этого числа, а отъ размѣра предложенія.

Такъ какъ размѣръ предложенія зависитъ въ свою очередь отъ размѣра капитала, работающаго въ томъ или другомъ предпріятіи, то отсюда Михаэлисъ и приходитъ къ тому заключенію, что капиталъ, хотя бы онъ находился даже въ однѣхъ рукахъ, можетъ самъ себѣ дѣлать конкурренцію *). Въ примѣненіи къ тарифному дѣлу на желѣзныхъ дорогахъ онъ эту самоконкурренцію капитала поясняетъ такимъ образомъ:

Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ „мы имѣемъ передъ собой извѣстнаго размѣра капиталъ, вложенный въ транспортное предпріятіе: капиталъ этотъ не можетъ быть извлеченъ оттуда и долженъ черезъ продажу транспортныхъ услугъ приносить возможно большую прибыль. Для того, чтобы исполнить такое назначеніе, капиталъ долженъ продать свои услуги, для чего ему необходимо предложить такія услуги и по такой цѣнѣ, чтобы нашлись на нихъ покупатели. Вложенный въ желѣзную дорогу капиталъ долженъ такимъ образомъ принести на рынокъ извѣстное количество услугъ, и эти услуги, чтобы не сдѣлаться бездоходнымъ, онъ не можетъ взять назадъ, а долженъ всѣмъ имъ найти помѣщеніе, причемъ требовать за нихъ онъ можетъ не столько, сколько *хочетъ*, а лишь столько, сколько *можетъ* получить. Мы имѣемъ такимъ образомъ высшій предѣлъ цѣны услугъ и нисшій предѣлъ качества ихъ, извнѣ предписанные желѣзной дорогѣ и весьма быстро открываемые ею изъ опыта“.

„Это предложеніе услугъ, которое желѣзная дорога должна предъявить на рынкѣ и которое не можетъ быть взято ею назадъ, это дѣйствительное предложеніе, вліяющее на образованіе цѣнъ, въ своемъ размѣрѣ опредѣляется размѣромъ вложеннаго въ желѣзную дорогу капитала; свой предѣлъ оно находитъ въ провозной способности дороги. Провозная спо-

*) *Michaëlis*. „Volkswirthschaftliche Schriften“, т. I, стр. 25—26.

собность дороги указываетъ сумму услугъ, которая *можетъ* быть предложена; размѣръ капитала опредѣляетъ количество денегъ, имѣющее поступить какъ доходъ капитала отъ продажи услугъ, и чрезъ это косвенно опредѣляетъ количество услугъ, которое *должно* быть предложено на рынкѣ. Пониженіе цѣнъ при этихъ условіяхъ лежитъ въ интересахъ самого хозяина предпріятія, такъ какъ черезъ увеличеніе сбыта оно возвышаетъ чистую прибыль; для того, чтобы вызвать такое пониженіе, нѣтъ надобности во внѣшней конкурренціи; и чѣмъ больше капиталъ, требующій дохода, тѣмъ настоятельнѣе для его хозяина необходимость напрягать всѣ свои усилія къ установленію такихъ цѣнъ, которыя дали бы наибольшій доходъ. Что эти цѣны не будутъ наивысшими, но будутъ умѣренными и дешевыми, не требуетъ доказательства. Если свести эти конкретныя соображенія въ отвлеченное положеніе, то получится слѣдующій законъ: *вложенный въ извѣстное промышленное предпріятіе матеріальный капиталъ, обусловливая необходимое и возможное предложеніе услугъ на рынкѣ, является самъ себѣ конкуррентомъ, безразлично будетъ ли онъ въ однѣхъ или разныхъ рукахъ* *).

Таковы тѣ особенности желѣзнодорожнаго хозяйства, которыя должны, по мнѣнію Михаэлиса, сдерживать провозную плату на низкой нормѣ; рядомъ съ этими особенностями онъ указываетъ на другія, которыя не только служатъ къ обезпеченію дешевизны тарифовъ, но вызываютъ также и постоянное пониженіе ихъ. „Движеніе на желѣзныхъ дорогахъ,—говоритъ онъ,—подчинено различнымъ случайнымъ повышеніямъ, и эти колебанія бываютъ тѣмъ болѣе значительны, чѣмъ тѣснѣе движеніе связано съ измѣняющимися условіями производства. Одинъ годъ приноситъ такое случайное оживленіе въ движеніи пшеницы, другой—въ движеніи угля

*) Тамъ же, стр. 30—31.

или желѣза, третій—въ движеніи строительныхъ матеріаловъ. Эти колебанія движенія означаютъ увеличеніе числа перевозокъ, уплачивающихъ за провозъ по существующимъ тарифамъ. Чѣмъ выгоднѣе разсчитаны эти послѣдніе на центнеро-милю, тѣмъ колоссальнѣе барышъ, получаемый дорогами отъ увеличенія перевозокъ. Чтобы имѣть, однако, возможность воспользоваться случайнымъ оживленіемъ движенія, дорогѣ необходимо бываетъ произвести быстрое увеличеніе вагоннаго и паровознаго парка. Чѣмъ больше выгода получаемая отъ центнеро-мили, тѣмъ сильнѣе побужденіе произвести такое усиленіе перевозочныхъ средствъ. Но разъ это усиленіе совершено, вложенный въ него капиталъ не можетъ уже быть взятъ обратно: онъ долженъ работать и приносить доходъ, такъ какъ, если онъ останется безъ употребленія, онъ не только сдѣлается бездоходнымъ, но подвергнется въ то же время уничтоженію подъ вліяніемъ силъ природы. Такимъ образомъ, когда случайное возвышеніе движенія минуетъ, на дорогѣ оказывается увеличеніе необходимаго предложенія услугъ, которыя *должны быть* проданы. Разсчитанныя на случайное повышеніе движенія перевозочныя средства по минованіи этого повышенія могутъ быть употреблены въ дѣло только подъ условіемъ пониженія тарифа, но такъ какъ незначительный заработокъ все же выгоднѣе, чѣмъ безполезный простой вагоновъ, то такое пониженіе тарифа составляетъ прямой интересъ хозяина предпріятія“ *). Это первое пониженіе тарифа должно, по мнѣнію Михаэлиса, вызвать новое оживленіе движенія, которое въ свою очередь ведетъ къ увеличенію капитала, вложеннаго въ предпріятіе, и вызываетъ такимъ образомъ тотъ же процессъ, заканчивающійся удешевленіемъ провозной платы; оживленіе движенія въ одномъ направленіи увеличиваетъ ко-

*) Тамъ же, стр. 32.

личество вагоновъ, идущихъ порожнемъ въ обратномъ направленіи; это обстоятельство въ свою очередь вызываетъ пониженіе тарифовъ обратнаго направленія для того, чтобы доставить какую-нибудь работу идущимъ по этому направленію вагонамъ; общее увеличеніе движенія по дорогѣ ведетъ къ переходу отъ одной колеи на пути къ двумъ колеямъ; этотъ переходъ опять же влечетъ за собой необходимость пріобрѣтенія новыхъ перевозокъ для доставленія дохода увеличившемуся капиталу и вызываетъ такимъ образомъ еще новыя пониженія тарифовъ *); новыя пониженія ведутъ опять къ усиленію движенія со всѣми его послѣдствіями, и такимъ образомъ вызываютъ опять повтореніе того же процесса, все понижающаго провозную плату; и такъ — безъ конца.

Если мы вглядимся внимательно въ только-что изложенную теорію, то увидимъ, что единственнымъ основаніемъ ея вѣры въ достаточность личнаго интереса монополиста-предпринимателя, для установленія выгодныхъ съ общественной точки зрѣнія тарифовъ, служитъ предположеніе, что этотъ интересъ всегда заставитъ предпринимателя назначать за перевозки абсолютно-низкую провозную плату. Уже это основаніе является шаткимъ, ибо, какъ я указывалъ выше, для народнаго хозяйства абсолютная дешевизна тарифовъ не можетъ еще служить безусловнымъ признакомъ ихъ удовлетворительности. При ближайшемъ изученіи положенія предпринимателя въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ оказывается, однако, что и дешевизна тарифовъ, составляющая во всякомъ случаѣ большое ихъ достоинство, далеко не такъ обезпечена, какъ предполагаетъ Михаэлисъ.

Во всѣхъ своихъ разсужденіяхъ онъ допускалъ безмолвно два предположенія: во-первыхъ, что увеличеніе числа пере-

*) Тамъ же, стр. 33.

возокъ можетъ происходить безъ инаго увеличенія затратъ предпринимателя, кромѣ увеличенія основнаго капитала, и, во-вторыхъ, что количество перевозокъ можетъ быть неограниченно увеличиваемо. При справедливости этихъ предположеній, съ его теоріей можно бы было согласиться; въ этомъ случаѣ положеніе предпринимателя было бы таково: онъ затратилъ, предположимъ, капиталъ въ 5.000.000 руб., на этотъ капиталъ онъ долженъ, по мѣстнымъ условіямъ, получать ежегодно доходъ въ 500.000 руб.; если-бы онъ назначилъ плату за каждую перевозку по 10 к., то ему нужно бы было для полученія необходимаго дохода совершить 5.000.000 перевозокъ; но число перевозокъ, которыя могутъ быть совершены по извѣстной цѣнѣ ограничено: можно, напримѣръ, допустить, что по цѣнѣ 10 к. за перевозку поступило бы на дорогу только 2.000.000 перевозокъ, что дало бы дохода только 200.000 р.; тогда при такой цѣнѣ предприниматель потерпѣлъ бы убытокъ. При допущенныхъ Михаэлисомъ предположеніяхъ ему было бы выгодно для увеличенія спроса на продаваемыя имъ услуги понизить цѣну ихъ и довести ее до такой нормы, чтобы увеличившееся число перевозокъ, помноженное на ихъ стоимость, дало бы 500.000 руб.; если-бы, напримѣръ, онъ могъ при цѣнѣ 5 к. за перевозку получить 10.000.000 перевозокъ, то эта цѣна дала бы ему доходъ въ 500.000 руб. и была бы для него выгоднѣе, чѣмъ цѣна въ 10 к.; его личный интересъ заставилъ бы его, очевидно, сдѣлать соотвѣтственное пониженіе тарифа. Увеличеніе капитала при этихъ условіяхъ на 1 мил. рублей вызвало бы необходимость получать доходъ въ 600.000 руб., такъ какъ по цѣнѣ 5 к. за перевозку предприниматель могъ бы имѣть только 10 мил. перевозокъ и получать только 500.000 руб. дохода; то увеличеніе капитала заставило бы его пытаться опять увеличить число перевозокъ путемъ удешевленія ихъ, и еслибы при тарифѣ въ 2 к. съ перевозки онъ могъ

получить 30 мил. перевозокъ, то его интересъ подсказалъ бы ему выбрать эту норму платы вмѣсто прежней, такъ какъ при ней получился бы необходимый для него доходъ въ 600.000 руб. Но ни одно изъ предположеній Михаэлиса въ дѣйствительности не можетъ быть допущено. Во-первыхъ, въ числѣ издержекъ предпріятія, какъ мы видѣли въ 1-ой главѣ, есть такія, которыя возрастаютъ съ увеличеніемъ работы дороги; такъ какъ эти издержки составляютъ меньшую долю всѣхъ расходовъ предпріятія, то возрастаніе его издержекъ не пропорціонально увеличенію работы, но во всякомъ случаѣ это возрастаніе существуетъ и вполнѣ пренебрегать имъ нельзя. Во-вторыхъ количество перевозокъ, которыя можетъ имѣть дорога, является величиной не допускающею произвольнаго увеличенія: величина эта всегда имѣетъ двѣ границы: съ одной стороны размѣръ возможнаго для вывозящей мѣстности сбыта, опредѣляемаго разностью между размѣромъ возможнаго по производительнымъ силамъ населенія производства и размѣромъ мѣстнаго потребленія вывозимаго товара; съ другой стороны размѣръ спроса во ввозящей мѣстности, зависящаго какъ отъ потребности населенія во ввозимомъ продуктѣ, такъ и отъ тѣхъ средствъ, которыя населеніе имѣетъ для его покупки; обѣ эти границы могутъ въ извѣстныхъ предѣлахъ измѣняться, но во всякомъ случаѣ нельзя ихъ признать безгранично растяжимыми.

Но разъ мы примемъ во вниманіе эту ограниченность числа перевозокъ и необходимость увеличивать въ извѣстной степени расходъ при увеличеніи работы дороги, положеніе предпринимателя измѣнится и безусловная выгодность для него пониженій тарифа исчезнетъ: такія пониженія окажутся выгодными только въ томъ случаѣ, если вызываемое ими и доступное для нихъ увеличеніе валоваго дохода будетъ болѣе значительно, чѣмъ причиняемое увеличеніемъ перево-

зокъ возрастаніе расхода; вслѣдствіе этого интересъ предпринимателя всегда потребуетъ отъ него, чтобы онъ остановился на извѣстной нормѣ провозной платы и не шелъ ни ниже, ни выше ея. Мы можемъ убѣдиться въ этомъ изъ слѣдующаго вычисленія, приводимаго Леромъ *):

Предположимъ, что провозная плата, количество перевозокъ, валовой доходъ, получаемый отъ помноженія первой величины на вторую, расходъ, находящійся отчасти въ зависимости отъ числа перевозокъ, и чистая прибыль предпринимателя, составляющая разность между валовымъ доходомъ и расходомъ, могутъ измѣняться въ зависимости другъ отъ друга слѣдующимъ образомъ:

Провозная плата.	Количество перевозокъ.	Валовой доходъ.	Расходъ.	Чистая прибыль.
1	28	28	28	0
2	24	48	27	21
3	20	60	25	35
4	18	72	22	50
5	14	70	16	54
6	11	66	11	55
7	7	49	10	39
8	3	24	10	14
9	1	9	9	0
10	0	0	8	—8

и разсмотримъ, какъ въ этомъ случаѣ сдѣлаетъ выборъ

*) *Lehr.* „Eisenbahntarifwesen“, стр. 15.

провозной платы предприниматель, руководимый стремленіемъ къ полученію наибольшей чистой прибыли.

Если даже предположить, что власть его увеличивать число перевозокъ уменьшеніемъ провозной платы неограничена, то, все же въ силу вліянія, оказываемаго расходомъ, онъ ни въ какомъ случаѣ не назначитъ платы ниже средней—6, такъ какъ всякое пониженіе противъ этой нормы, хотя и способное увеличить валовой доходъ и количество перевозокъ, должно отозваться вредно на чистой прибыли; но если допустить, что границы колебаній числа перевозокъ болѣе тѣсны, что по условіямъ мѣстности, по которой проходитъ дорога, количество груза не можетъ возрасти выше, напримѣръ, того количества перевозокъ, которое соотвѣтствуетъ цифрѣ 7, то несомнѣнно интересъ предпринимателя не позволитъ сдѣлать пониженія платы до 6, а заставитъ назначить ее по высшей возможной нормѣ—7. Весьма возможно, что въ этомъ послѣднемъ случаѣ получаемый предпринимателемъ чистый доходъ — 39 не будетъ соотвѣтствовать размѣру затраченнаго имъ капитала, который требуетъ можетъ-быть дохода, получаемаго при провозной платѣ 6 и при числѣ перевозокъ 11, но тѣмъ не менѣе предприниматель, въ силу личнаго интереса, долженъ будетъ держаться высшей провозной платы, такъ какъ пониженіемъ ея онъ все же не будетъ въ состояніи создать новыхъ перевозокъ и только причинитъ себѣ еще большій убытокъ.

Если на основаніи сказаннаго мы сведемъ вліяніе личнаго интереса предпринимателя, отъ котораго Михаэлисъ ждетъ чуть ли не полнаго упраздненія провозной платы, къ истинному его значенію, то увидимъ, что оно способно только удержать тарифъ на извѣстной средней высотѣ нѣсколько ниже той, при которой сокращеніе перевозокъ, вызываемое вздорожаніемъ провоза, начинаетъ неблагопріятно отзываться на чистой прибыли. Будетъ ли такая средняя высота соотвѣтствовать интере-

самъ общества? Основаній для того, чтобы разсчитывать на это, ни Михаэлисъ, ни другіе писатели, насколько мнѣ извѣстно, не указали.

Въ дѣйствительности обезпеченіемъ того, что дѣятельность извѣстнаго дѣятеля, руководимая его личнымъ интересомъ, будетъ совпадать съ интересами третьихъ лицъ, можетъ быть только одно: тождество его интересовъ съ интересами этихъ лицъ. Къ доказательству этого тождества и стремился Михаэлисъ, утверждая, что какъ желѣзнодорожный предприниматель, такъ и общество одинаково заинтересованы въ пониженіи тарифовъ. Мнѣ кажется однако, что желаемаго совпаденія интересовъ скорѣе можно искать въ другомъ: скорѣе всего его могла бы осуществить та связь, которая существуетъ между благосостояніемъ мѣстности, по которой пролегаетъ дорога, и экономическимъ преуспѣяніемъ этой послѣдней.

Разсматривая въ предъидущемъ, какъ должна опредѣлиться провозная плата подъ вліяніемъ одного интереса предпринимателя, мы предполагали, что предприниматель будетъ руководствоваться исключительно стремленіемъ къ наибольшей чистой прибыли. Легко видѣть, что такой порядокъ установленія тарифовъ можетъ причинить ущербъ народному хозяйству. Дѣйствительно, если мы возвратимся къ выше приведенной таблицѣ, указывающей, какъ при различныхъ колебаніяхъ провозной платы и числа перевозокъ опредѣляется чистая прибыль, то мы увидимъ, что предприниматель, добиваясь полученія наибольшей цифры въ графѣ 5-ой, необходимо долженъ вліять на цифры графы 2-ой; онъ не можетъ увеличивать ихъ произвольно и неограниченно, но онъ имѣетъ власть сокращать ихъ: назначивъ плату 3, при предположеніи возможнаго числа перевозокъ 28, онъ понизитъ это послѣднее число до 20, а назначивъ плату 6, онъ сократитъ его еще до 11 и т. д. Но для народнаго хозяйства цифры второй графы имѣютъ абсолютное значеніе; для

него не безразлично, будетъ ли совершено 28 или 11 или 7 перевозокъ: если по мѣстнымъ условіямъ нужно, чтобы было вывезено или ввезено количество груза, соотвѣтствующее 18 перевозкамъ, то пониженіе этого числа до 11, вызываемое во взятомъ нами примѣрѣ соображеніями о полученіи наибольшей чистой прибыли, равносильно или обезцѣненію приблизительно 40% заготовленнаго къ вывозу продукта, или сокращенію въ такой же мѣрѣ производства его, или необходимости отказаться отъ удовлетворенія 40% потребности во ввозимомъ продуктѣ, или, наконецъ, необходимости платить за эту потребность на 40% дороже, чѣмъ было бы возможно при полномъ ввозѣ. Всѣ эти послѣдствія одинаково вредно отзываются на народномъ хозяйствѣ. Если между финансовымъ положеніемъ дороги и пользой той мѣстности, гдѣ она проходитъ, допустить связь, то можно предположить, что образъ дѣйствій предпринимателя подъ вліяніемъ стремленія къ личной пользѣ долженъ будетъ измѣниться сравнительно со сдѣланнымъ нами выше предположеніемъ; въ этомъ случаѣ предпринимателю, повидимому, нельзя уже будетъ руководствоваться цифрами одной 5-ой графы: если, получая наибольшую чистую прибыль, онъ будетъ сознавать, что наноситъ ущербъ хозяйству населенія, онъ будетъ склоненъ сдѣлать уступку, такъ какъ иначе онъ рискуетъ ухудшить положеніе своего предпріятія. Такимъ образомъ черезъ вліяніе на состояніе хозяйства дороги общественная польза могла бы, казалось, найти признаніе въ тарифной политикѣ, руководимой исключительно личнымъ интересомъ желѣзнодорожнаго предпринимателя.

Съ отвлеченной точки зрѣнія трудно возразить что-либо противъ значенія указаннаго совпаденія интересовъ народнаго хозяйства съ интересами желѣзнодорожнаго предпріятія, какъ гарантіи правильности тарифовъ. Въ дѣйствительности однако и эта гарантія оказывается далеко недостаточною.

Гарантія эта могла бы имѣть полную силу, еслибы судьба хозяевъ желѣзной дороги была такъ же тѣсно связана съ судьбой дороги, какъ тѣсно связана судьба землевладѣльца съ его имѣніемъ, ремесленника съ его промысломъ, фабриканта съ его фабрикой и т. п. Но въ дѣйствительности мы такой связи не находимъ. Желѣзная дорога въ огромномъ большинствѣ случаевъ является предпріятіемъ акціоперным. Въ такомъ предпріятіи непосредственнаго отношенія хозяевъ къ самому предпріятію не существуетъ,—оно замѣняется отношеніемъ къ извѣстной бумагѣ, приносящей доходъ: владѣніе недвижимою собственностью обращается при этомъ во владѣніе крайне подвижнымъ имуществомъ, весьма легко переходящимъ изъ рукъ въ руки. При такомъ положеніи дѣла хозяева желѣзной дороги никакъ не могутъ быть разсматриваемы какъ представители постоянныхъ ея интересовъ: желѣзнодорожныя бумаги пріобрѣтаются не для того, чтобы вложить капиталъ въ извѣстное дѣло, а въ большинствѣ случаевъ или какъ средство получать извѣстный доходъ, при чемъ соразмѣрно этому доходу вносится плата за бумагу, и бумага удерживается только до тѣхъ поръ, пока доходъ не понизится, или же какъ матеріалъ для биржевой игры. И въ томъ и въ другомъ случаѣ владѣльцы бумаги имѣютъ въ желѣзной дорогѣ интересъ только временный, интересъ данной минуты. Насколько поэтому они могутъ вліять на тарифную политику, они всегда будутъ склонны предпочесть барышъ, который можно получить сейчасъ, прочному развитію предпріятія въ будущемъ, а отсюда и ждать отъ нихъ заботы о нуждахъ мѣстности, пользующейся дорогой можно только развѣ въ томъ случаѣ, если удовлетвореніе этихъ нуждъ можетъ вознаградиться въ самомъ ближайшемъ будущемъ *).

*) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I, стр. 287. *Lehr.* „Eisenbahntarifwesen“, стр. 27.

Значеніе разсматриваемой гарантіи еще больше уменьшается тѣмъ, что распоряженіе тарифнымъ дѣломъ находится не въ рукахъ самихъ хозяевъ предпріятія, а въ рукахъ наемныхъ распорядителей, еще менѣе, чѣмъ хозяева, заинтересованныхъ въ прочномъ развитіи дѣла. Для нихъ главное значеніе имѣетъ точно опредѣленное имъ вознагражденіе за трудъ, отчасти добавочныя вознагражденія, стоящія въ несомнѣнной зависимости отъ чистой прибыли даннаго года, и, наконецъ, какъ указываетъ Михаэлисъ *), возможное сокращеніе и облегченіе труда. При такихъ стимулахъ для дѣятельности распорядителей тарифнаго дѣла и при выше указанномъ характерѣ отношеній хозяевъ къ желѣзнымъ дорогамъ трудно возлагать какія-либо надежды на дѣйствительность личнаго интереса предпринимателя для охраненія въ тарифной политикѣ общественныхъ нуждъ: скорѣе можно ждать, что политика эта, предоставленная самой себѣ, приметъ характеръ хищническаго хозяйства, ставящаго себѣ задачей взять что можно въ данную минуту, хотя бы въ ущербъ будущему.

Но еслибы даже и предположить, что интересъ къ предпріятію во всѣхъ тѣхъ лицахъ, отъ которыхъ зависятъ тарифы, будетъ настолько силенъ, что заставитъ ихъ для пользы дѣла руководствоваться въ своихъ мѣропріятіяхъ соображеніями о возможномъ содѣйствіи хозяйству мѣстности, прилегающей къ дорогѣ, то и въ этомъ случаѣ нельзя было бы положиться на личный интересъ ихъ, какъ на гарантію правильности тарифовъ съ общей точки зрѣнія. Интересъ этотъ могъ бы заставить установить провозную плату по нормамъ, выгоднымъ только для извѣстной мѣстности и для извѣстной дороги, но онъ не представляетъ никакого обезпеченія въ томъ, что эта выгода не будетъ пріобрѣтена на счетъ

*) *Michaëlis.* „Volkswirthschaftliche Schriften“, стр. 38 и слѣд.

другихъ мѣстностей и другихъ дорогъ. Подобное нарушеніе равенства въ тарифномъ дѣлѣ могло бы быть предотвращено тѣмъ, что каждая дорога имѣетъ своего представителя, который изъ своего личнаго интереса и ей и прилегающей къ ней мѣстности долженъ доставить также всевозможныя облегченія и выгоды. Но этимъ путемъ равенство могло бы установиться только въ томъ случаѣ, еслибы каждая дорога дѣйствовала въ совершенно самостоятельномъ районѣ, не имѣющемъ отношенія къ другимъ районамъ. При связи, существующей между желѣзными дорогами и возрастающей одновременно съ болѣе равномѣрнымъ распредѣленіемъ сѣти по странѣ, а также при вліяніи, оказываемомъ хозяйствомъ одной мѣстности на хозяйство другой, очевидно это условіе невыполнимо: самостоятельныхъ и независимыхъ другъ отъ друга районовъ нѣтъ. При отсутствіи такихъ районовъ попытка установить указаннымъ путемъ равенство неминуемо ведетъ къ борьбѣ между предпринимателями и черезъ эту борьбу, какъ мы выше видѣли, къ извѣстнымъ между ними компромиссамъ. Въ силу этихъ компромиссовъ возможность для каждаго предпринимателя проводить свои интересы является всегда ограниченною тѣми условіями, на основаніи которыхъ заключено было имъ соглашеніе со своими противниками и которыя не могутъ быть для всѣхъ одинаковыми въ виду необходимаго неравенства въ способностяхъ и средствахъ къ борьбѣ разныхъ предпріятій. Такимъ образомъ, если даже допустить на каждой желѣзной дорогѣ и въ каждой мѣстности существованіе предпринимателей, всецѣло преданныхъ заботѣ о пользахъ своего дѣла и своей мѣстности, то и въ этомъ случаѣ нельзя будетъ разсчитывать на то, чтобы интересы всѣхъ частей населенія извѣстной страны были равномѣрно удовлетворены тарифами, устанавливаемыми по соображеніямъ личной выгоды предпринимателей,—такъ какъ эта личная выгода нерѣдко будетъ заставлять распоря-

дителей тарифнаго дѣла принимать не тѣ мѣры, которыя въ данномъ случаѣ являются наиболѣе соотвѣтствующими ихъ желаніямъ, а тѣ, которыя они должны принять, чтобы не возбудить тарифной войны. При значеніи, пріобрѣтенномъ желѣзными дорогами въ народномъ хозяйствѣ, необходимо возникающее отсюда неравенство въ условіяхъ пользованія ими разныхъ частей населенія составляетъ несомнѣнно такой крупный недостатокъ, съ которымъ помириться никакъ нельзя, и который подрываетъ значеніе личнаго интереса предпринимателя, какъ обезпеченія правильности тарифовъ.

ГЛАВА VII.

Государственный контроль надъ тарифами.

Если мы сдѣлаемъ общій выводъ изъ всего разсмотрѣннаго нами, то мы должны будемъ придти къ тому заключенію, что, съ одной стороны, нельзя указать для установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ никакихъ твердыхъ и точно опредѣленныхъ нормъ, и что достоинство ихъ всецѣло должно быть поставлено въ зависимость отъ умѣнья и желанія лицъ, распоряжающихся тарифнымъ дѣломъ, согласовать назначаемую провозную плату съ цѣнами перевозимыхъ предметовъ и съ условіями ихъ производства и сбыта, что, съ другой стороны, въ условіяхъ дѣятельности желѣзнодорожныхъ предпріятій и ихъ хозяевъ нельзя найти достаточныхъ гарантій того, чтобы дѣятельность эта, оставленная вполнѣ свободною, приняла то направленіе, при которомъ можно бы было разсчитывать на установленіе тарифовъ, согласныхъ съ интересами народнаго хозяйства.

Выводъ этотъ приводитъ къ убѣжденію въ необходимости воздѣйствія на тарифное дѣло государственной власти, какъ

представительницы и защитницы общихъ интересовъ. Сознаніе необходимости такого вмѣшательства все болѣе и болѣе крѣпнетъ въ современномъ обществѣ, и не только на континентѣ Европы, гдѣ вообще идея государственнаго воздѣйствія на экономическую жизнь и дѣятельность народа находитъ болѣе сочувствія, но также, какъ объ этомъ свидѣтельствуютъ работы Копа и Адамса, на которыя я ссылался уже выше, и въ Англіи и Америкѣ, гдѣ идея эта встрѣчаетъ наиболѣе сопротивленія.

Какимъ же образомъ можетъ государство оказать свое воздѣйствіе на тарифное дѣло?

Дѣятельность его въ этомъ отношеніи можетъ быть двоякаго рода: или, предоставивъ распоряженіе тарифами частнымъ предпринимателямъ, оно можетъ взять на себя ограниченіе этой дѣятельности, согласованіе ея съ требованіями общей пользы, или оно можетъ взять на себя распоряженіе тарифами, явиться въ этомъ дѣлѣ хозяиномъ. Разсмотрѣніе сравнительныхъ достоинствъ этихъ двухъ способовъ дѣйствія составляетъ предметъ настоящей и заключительной главы моего изслѣдованія.

Остановимся сперва на первой меньшей степени государственнаго вмѣшательства.

Хотя вообще желѣзнодорожная политика складывалась подъ вліяніемъ взгляда на желѣзныя дороги какъ на чисто-коммерческое предпріятіе, которому должна быть по возможности предоставлена полная свобода дѣйствія, но, тѣмъ не менѣе, извѣстное сознаніе большаго значенія этого предпріятія для общества и желаніе обезпечить интересы потребителей желѣзнодорожныхъ услугъ заставили правительства, какъ при выдачѣ актовъ на учрежденіе компаній для устройства и эксплуатаціи рельсовыхъ путей, такъ и при послѣдующемъ опредѣленіи условій дѣятельности этихъ компаній, принимать извѣстныя мѣры для ограниченія власти предпри-

нимателей по отношенію къ тарифамъ. Такимъ образомъ исторически выработалось нѣсколько формъ вмѣшательства государства въ тарифное дѣло. Формы эти могутъ быть сведены къ слѣдующимъ четыремъ типамъ:

1. Государство установляетъ точныя рамки для дѣятельности предпринимателей, прямо назначая опредѣленныя ставки провозной платы, ни выше, ни ниже которыхъ провозная плата не можетъ быть назначена; въ предѣлахъ этихъ максимальныхъ и минимальныхъ ставокъ предоставляется желѣзнодорожному обществу власть назначать дѣйствующій тарифъ по своему усмотрѣнію, но правительство сохраняетъ за собой право при наличности извѣстныхъ условій пересматривать и измѣнять самые предѣльные тарифы.

2. Правительство выговариваетъ себѣ право требовать отъ желѣзнодорожныхъ обществъ пониженія дѣйствующихъ тарифовъ при возрастаніи прибыли отъ предпріятія до извѣстныхъ предѣловъ, или при возникновеніи извѣстныхъ исключительныхъ условій, какъ, напримѣръ, состоянія крайней нужды.

3. Желѣзнодорожнымъ обществамъ вмѣняется въ обязанность представлять проектируемые ими тарифы до ихъ введенія въ дѣйствіе на просмотръ и утвержденіе правительства.

4. Правительство принимаетъ на себя посредничество между желѣзнодорожными обществами и заинтересованными лицами въ спорахъ по тарифнымъ вопросамъ, причемъ предоставляетъ себѣ право изданія обязательныхъ для желѣзныхъ дорогъ предписаній.

Въ томъ или другомъ сочетаніи эти формы вмѣшательства если не практиковались, то были провозглашены, какъ право государственной власти, правительствами важнѣйшихъ государствъ Европы. Можно ли признать вмѣшательство въ

этихъ формахъ достаточнымъ для водворенія должнаго порядка въ тарифномъ дѣлѣ?

Уже историческій опытъ и всеобщее недовольство дѣйствующими тарифами подсказываютъ отрицательный отвѣтъ на этотъ вопросъ. Ближайшее изученіе указанныхъ способовъ воздѣйствія государства на провозную плату подтверждаетъ необходимость отвергнуть ихъ дѣйствительность.

Наименѣе дѣйствительными и цѣлесообразными являются первые два способа воздѣйствія государства на тарифное дѣло: воздѣйствіе путемъ установленія предѣльныхъ тарифовъ и путемъ ограниченія прибыли.

За предѣльными тарифами можно бы было признать значеніе только въ одномъ случаѣ: еслибы была возможность опредѣлить для каждой дороги естественный тарифъ,—другими словами, еслибы можно было найти такую общую норму провозной платы, которая была бы подходящею для всѣхъ перевозокъ, совершаемыхъ по данной дорогѣ, или, по крайней мѣрѣ, ограниченное число такихъ нормъ для извѣстныхъ видовъ перевозокъ. Этотъ естественный тарифъ и могъ бы быть указанъ въ уставахъ, какъ предѣльный, съ тѣмъ, чтобы отступленія отъ него дѣлались лишь въ пользу грузохозяевъ. Опредѣленіе такихъ нормъ едва ли однако возможно. При проведеніи того принципа въ тарифномъ дѣлѣ, который указанъ былъ мною во второй главѣ, желѣзнодорожный тарифъ только тогда можетъ быть признанъ соотвѣтствующимъ нуждамъ народнаго хозяйства, когда провозная плата согласована съ особенностями той перевозки, за которую она взимается, съ платежною способностью груза, опредѣляемою условіями его движенія. Очевидно, что такое соотвѣтствіе тарифа съ интересами общества можетъ быть достигнуто только путемъ спеціализаціи тарифовъ, далеко проведенной. Но разъ необходима такая спеціализація, предѣльные тарифы, какъ способъ огражденія общества отъ неправильныхъ мѣро-

пріятій желѣзнодорожныхъ предпринимателей, могутъ имѣть только очень ограниченное значеніе, такъ какъ по существу своему они представляютъ *общія* нормы и должны остаться таковыми, если только уставный тарифъ не стремится къ тому, чтобы вполнѣ изъять тарифное дѣло изъ рукъ предпринимателей, и не представлятъ замаскированнаго государственнаго распоряженія тарифами.

Введеніе предѣльныхъ тарифовъ въ уставы желѣзнодорожныхъ обществъ можетъ быть объяснено предположеніемъ законодателя, что интересы публики могутъ быть нарушены только назначеніемъ слишкомъ высокихъ или, по позднѣйшему опыту, также и слишкомъ низкихъ тарифовъ; противодѣйствовать такому явленію и назначены уставные тарифы. Но при этомъ упущено было изъ виду, что нарушеніе интересовъ публики возможно не только при обсолютно высокомъ или низкомъ тарифѣ, и что наиболѣе значенія въ тарифномъ дѣлѣ имѣетъ относительная величина провозной платы. Если предѣльный тарифъ и можетъ въ извѣстной степени противодѣйствовать непомѣрному возвышенію или пониженію стоимости провоза для грузохозяина, то во всякомъ случаѣ воздѣйствія на относительную стоимость его въ разныхъ случаяхъ, при свободѣ повышенія или пониженія дѣйствующаго тарифа въ установленныхъ предѣлахъ, онъ, очевидно, имѣть не можетъ.

Нельзя однако возлагать слишкомъ большихъ надеждъ на предѣльные тарифы и какъ на средство препятствовать излишнему обсолютному возвышенію или пониженію провозной платы. Если даже предположить, что при утвержденіи устава извѣстнаго желѣзнодорожнаго предпріятія были приняты всѣ мѣры для выясненія крайнихъ границъ, которыхъ можетъ достигать провозная плата безъ ущерба для народнаго хозяйства, что установленные предѣлы тарифа, основанные на тщательномъ изученіи нуждъ общества и условій пере-

движенія грузовъ, въ моментъ утвержденія уставовъ вполнѣ соотвѣтствовали потребностямъ времени и составляли дѣйствительное ограниченіе произвола желѣзнодорожныхъ предпринимателей, то и при этомъ предположеніи съ теченіемъ времени они необходимо должны потерять свое значеніе, такъ какъ въ условіяхъ передвиженія грузовъ необходимо происходятъ перемѣны, нарушающія соотвѣтствіе принятыхъ нормъ съ общественными нуждами. Если это нарушеніе соотвѣтствія выражается въ томъ, что поставленныя въ старое время нормы становятся слишкомъ высокими, то водворяется полный произволъ предпринимателей, противодѣйствовать которому именно и призваны были эти нормы; въ томъ случаѣ, когда нормы становятся слишкомъ низкими, онѣ или разстраиваютъ хозяйство предпріятія, если оно ведется на собственный рискъ предпринимателя, и такимъ образомъ препятствуютъ возникновенію новыхъ подобныхъ предпріятій, или же, если прибыль отъ предпріятія гарантирована, ведутъ, какъ на это указываетъ г. Витте *), къ переложенію платежей за перевозку съ товароотправителей на плательщиковъ податей и налоговъ. Средствомъ исправить это несовершенство предѣльныхъ тарифовъ является періодическая ревизія уставныхъ нормъ; ревизія эта предвидится англійскимъ законодательствомъ и уставами нѣкоторыхъ изъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, какъ, напримѣръ, обществъ Московско-Брестской, Либаво-Роменской, Юго-Западныхъ, Закаспійской и нѣсколькихъ другихъ дорогъ **); но нужно имѣть въ виду, что такой пересмотръ представляется значительно затрудненнымъ: въ Англіи пересматривать максимальные тарифы имѣетъ право только парла-

*) *Витте.* „Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ“, стр. 195.

**) „Сводъ дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ“. Изд. М. П. С., стр. 319—327, 1155.

ментъ *); у насъ измѣненія въ уставныхъ тарифахъ могутъ быть сдѣланы только по Высочайшему разрѣшенію, которое Министръ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министромъ Финансовъ испрашиваетъ черезъ Комитетъ Министровъ **). Затѣмъ, помимо этихъ формальныхъ препятствій, само по себѣ дѣло пересмотра и установленія новыхъ нормъ и по существу представляетъ значительныя трудности, которыя тѣмъ болѣе должны быть приняты во вниманіе, что, преодолѣвъ ихъ, можно все же установить положеніе вещей удовлетворительное лишь на извѣстный срокъ и подлежащее быть-можетъ опять быстрому измѣненію.

Если отъ этихъ общихъ соображеній мы перейдемъ къ дѣйствительному историческому опыту, то увидимъ, что нигдѣ не удалось установить такихъ предѣльныхъ тарифовъ, которые оказались бы способными произвести серьезное воздѣйствіе на тарифную политику желѣзныхъ дорогъ, и что всюду, гдѣ была примѣняема система предѣльныхъ тарифовъ, она именно имѣла то ограниченное вліяніе, о которомъ я говорилъ выше.

Въ Англіи предѣльные тарифы установлены были по такимъ высокимъ нормамъ, что дѣйствительно примѣнявшіяся на дорогахъ ставки въ большинствѣ случаевъ были ниже ихъ, даже при включеніи въ эти ставки платы за различныя станціонныя издержки и при присоединеніи къ нимъ платы за подвозъ груза къ станціи и за доставку его со станціи ***). Значеніе максимальныхъ тарифовъ уменьшалось еще тѣмъ, что для дополнительныхъ сборовъ за нагрузку, выгрузку и т. п. (terminals) вообще никакой нормы концессіями не назначалось ****) и требовалось только, чтобы

*) *Cohn* „Untersuchungen“, т. II, стр. 9.

**) „Сводъ дѣйствующихъ уставовъ ж. д. обществъ“, стр. 319—327, 1155.

***) *Reitzenstein.* „Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands“, стр. 23—24.

****) Тамъ же, стр. 19.

эти сборы имѣли разумный размѣръ; такая неопредѣленность дополнительныхъ сборовъ давала возможность желѣзнымъ дорогамъ въ случаяхъ возникновенія споровъ о томъ, что онѣ превысили уставные тарифы, защищаться указаніемъ на то, что провозная плата собственно разсчитана правильно и что превышеніе только кажущееся, такъ какъ оно объясняется включеніемъ въ исчисленный съ грузохозяина сборъ вознагражденія за дополнительныя услуги, за такъ-называемыя terminals *). Что касается до права пересмотра уставныхъ тарифовъ, то оно осталось вообще мертвою буквой отчасти вслѣдствіе техническихъ, а главнымъ образомъ вслѣдствіе политическихъ трудностей осуществленія его **), хотя впрочемъ Конъ и указываетъ, что для пассажирскихъ перевозокъ правительству удалось воспользоваться этимъ правомъ съ успѣхомъ; какъ на примѣръ достигнутаго такимъ образомъ пониженія провозной платы онъ указываетъ на тарифъ компаніи London and North-Western ***).

Во Франціи предѣльные тарифы установлены были „тетрадями ограниченій“ (cahiers des charges) желѣзнодорожныхъ компаній. Эти предѣльные тарифы были довольно подробно разработаны: по конвенціямъ 1859 года они составлены были изъ 4-хъ частей: въ первой исчислялись максимальныя ставки для перевозокъ пассажировъ съ раздѣленіемъ на 3 класса и ставки для грузовъ, перевозимыхъ поштучно какъ въ поѣздахъ большой, такъ и малой скорости; во второй указывались предѣльныя нормы для грузовъ перевозимыхъ попудно въ поѣздахъ большой и малой скорости; въ третьей содержались предѣльные тарифы для подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ и различныхъ экипажей; и, на-

*) *Cohn.* „Die Englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre“ стр. 47.

**) Тамъ же, стр. 46, 120—121.

***) Тамъ же, стр. 46.

конецъ, въ четвертой давались максимальныя ставки для перевозки гробовъ съ покойниками *).

Сравнительно большее практическое значеніе имѣли постановленія, касавшіяся пассажировъ. Первоначально, какъ свидѣтельствуетъ Jacqmin **), желѣзнодорожныя компаніи прямо приняли къ примѣненію легальныя ставки во всѣхъ сообщеніяхъ. Съ теченіемъ времени однако и здѣсь произведены были пониженія, изъявшія цѣлый рядъ сообщеній отъ вліянія предѣльныхъ тарифовъ. Такъ прежде всего принята была для исчисленія провозной платы въ тѣхъ случаяхъ, когда разстояніе по желѣзнымъ дорогамъ между извѣстными пунктами было больше чѣмъ по грунтовымъ дорогамъ, система тарифныхъ разстояній (distance d'application), при которой плата бралась не за дѣйствительное разстояніе, а за кратчайшее; затѣмъ установлены были пониженія для лицъ и корпорацій, которыя не могли бы платить по полному тарифу, какъ, напримѣръ, для неимущихъ, для учениковъ учебныхъ заведеній, для артистовъ и т. п.; наконецъ, по чисто-коммерческимъ соображеніямъ приняты были пониженія для билетовъ съ обратнымъ проѣздомъ, для абонементныхъ билетовъ и т. д. Размѣръ пониженій послѣдняго рода установленъ былъ довольно значительный: наименьшій предѣлъ пониженія для билетовъ съ обратнымъ проѣздомъ мы находимъ у компаніи Nord: она для третьяго класса изъ Парижа на всѣ остальныя станціи установила скидку только въ 15%, но уже у нея для третьяго класса скидка повышается въ извѣстныхъ направленіяхъ до 25%, а въ первомъ классѣ доходитъ до 30%; у остальныхъ компаній скидки вообще колеблются между 25% и 35%, доходя у компаніи Ouest для сообщенія Парижа съ округой до 60% ***). Або-

*) *Jacqmin.* „De l'exploitation des chemins de fer", т. II, стр. 329—331.
**) Тамъ же, т. I, стр. 312 и слѣд.
***) *Alfred Picard.* „Les chemins de fer français", т. IV, стр. 876.

ементные билеты разсчитывались такъ, что плата бралась за 120 путешествій при годовомъ абонементѣ, за 80 путешествій—при 6-мѣсячномъ *); по вычисленіямъ, приведеннымъ у Пикара, это составляетъ въ абонементахъ на поѣздки въ округѣ большихъ городовъ, при предположеніи 600 путешествій въ годъ, пониженіе отъ 30 до 85% нормальнаго тарифа. Результатъ этихъ пониженій сказался въ томъ, что при предѣльномъ тарифѣ для третьяго класса $5,_{5}$ сантима съ пассажира и километра средній километрическій тарифъ для всей сѣти французскихъ желѣзныхъ дорогъ за періодъ времени съ 1855-го по 1881 годъ не поднимался выше $5,_{91}$ сантима, а съ 1867 года постоянно стоитъ ниже предѣльнаго тарифа третьяго класса, доходя до $4,_{88}$ сантима (въ 1871 году) и $4,_{99}$ сант. (въ 1881 г.) **).

Если такимъ образомъ можно признать, что пассажирское движеніе во Франціи въ значительной степени стало внѣ зависимости отъ предѣльныхъ тарифовъ, то еще съ бо̀льшимъ правомъ можно сказать это относительно товарныхъ тарифовъ. Тетради ограниченій, соглашенныя по конвенціямъ 1859 года, установили для товаровъ малой скорости три класса; къ этимъ тремъ классамъ конвенціи 1863-го года прибавили еще четвертый, выдѣливъ въ него наименѣе цѣнные грузы изъ третьяго класса. Количество перечисленныхъ родовъ грузовъ было крайне ограничено: 15 родовъ въ первомъ классѣ, 28—во второмъ, по 9—въ третьемъ и четвертомъ. Уже это обстоятельство давало компаніямъ значительную свободу, такъ какъ имъ предоставлено было право разнести по классамъ непоименованные товары,—правда, съ предоставленіемъ правительству рѣшающаго голоса относительно правильности такого разнесенія ***). Насколько зна-

*) *Jacqmin.* „De l'exploitation des chemins de fer", т. I, стр. 317.

**) *Picard.* „Les chemins de fer français", т. IV, стр. 867.

***) „Cahiers des charges, art. 45".—*Jacqmin.* „De l'exploitation des chemins de fer", т. II, стр. 333—334.

чительна была власть компаній надъ тарифами въ силу этого обстоятельства, можно судить по тому, что общій списокъ товаровъ, составленный компаніями и получившій позднѣе утвержденіе правительства, заключалъ 1.463 наименованія, изъ коихъ 915 наименованій отнесено къ первому классу, 443—ко второму, 70—къ третьему и 35— къ четвертому *). Но еще большій произволъ компаніямъ предоставлялъ размѣръ предѣльныхъ тарифовъ. Уже въ своемъ общемъ тарифѣ (Tarif général) компанія Nord нашла нужнымъ сдѣлать пониженіе сравнительно со своимъ уставомъ путемъ распространенія на 2-ю, 3-ю и 4-ю серіи своего тарифа, соотвѣтствующія 2-му, 3-му и 4-му классамъ, тетради ограниченій, принципа пониженія платы соразмѣрно разстояніямъ, проходимымъ грузомъ,—принципа, принятаго тетрадью ограниченій только для 4-го класса **); затѣмъ всѣ компаніи признали необходимымъ установить множество спеціальныхъ тарифовъ. Въ результатѣ такого образа дѣйствій оказалось, что важнѣйшіе предметы перевозки получили пониженные тарифы и были такимъ образомъ изъяты отъ вліянія предѣльныхъ тарифовъ, установленныхъ тетрадями ограниченій. Доказательствомъ того, что бо̀льшая часть товарнаго движенія была такимъ образомъ поставлена внѣ дѣйствія уставныхъ тарифовъ, служитъ средній километрическій доходъ съ тонны товара: доходъ этотъ за тотъ же періодъ, который взятъ былъ мною выше для пассажирскаго движенія, не поднимался выше $7_{,65}$ сантима, а въ 1881 году понизился до $5_{,88}$ сантима ***), т. е. все время стоялъ ниже предѣльнаго тарифа третьяго класса, составляющаго 10 сантимовъ, и спустился до той ставки, которая тетрадями ограниченій назначена для грузовъ четвертаго класса.

*) Тамъ же, т. I, стр. 357.
**) Тамъ же, т. I, стр. 376.
***) *Picard.* „Les chemins de fer francais“, т. IV, стр. 867.

при пробѣгѣ ими отъ 100 до 300 километровъ *), и на примѣненіе которой, слѣдовательно, дороги могли бы быть вынуждены только при перевозкѣ на значительныя разстоянія небольшаго числа самыхъ малоцѣнныхъ товаровъ, какъ каменный уголь, мергель, зола, наземъ, землеудобрительные туки и т. п.

Аналогичныя явленія мы наблюдаемъ и въ русскихъ тарифахъ. Постановленія о предѣльныхъ тарифахъ на нашихъ дорогахъ, какъ они изложены въ „Положеніи объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи“ **) и въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, который въ этой части обязателенъ для другихъ русскихъ дорогъ, представляютъ въ существенномъ повтореніе правилъ французскихъ тетрадей ограниченій. Мы здѣсь находимъ также, какъ и во французскихъ уставахъ, высшія предѣльныя ставки для перевозки пассажировъ трехъ классовъ, для штучныхъ предметовъ, для грузовъ, перевозимыхъ попудно, большой и малой скорости, для экипажей. Предѣльныя ставки для товаровъ малой скорости раздѣлены на три класса, какъ въ первоначальныхъ cahiers des charges французскихъ дорогъ, причемъ, также какъ и тамъ, перечислено весьма ограниченное число наименованій грузовъ въ каждомъ классѣ, а именно: въ первомъ классѣ ($^1/_{12}$ коп. съ пуда и версты)—41 наименованіе, во второмъ ($^1/_{18}$ к.) и въ третьемъ ($^1/_{24}$ к.)—по 18 наименованій. Въ нѣкоторыхъ позднѣйшихъ уставахъ, какъ уставы Закавказской, Московско-Брестской жел. дорогъ и нѣкоторыхъ другихъ, кромѣ предѣльныхъ максимальныхъ тарифовъ введены также нормы наинизшей допускаемой платы ***); наконецъ, въ большинствѣ уставовъ, кромѣ предѣльныхъ тари

*) „Cahiers des charges“, art. 42.

**) Сводъ Законовъ, т. XII, ч. I, приложеніе къ ст. 583. Изд. 1857 г.

***) „Сводъ дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ“.

фовъ по классамъ установлены особо понижепные спеціальные тарифы для нѣкоторыхъ грузовъ, какъ руды, соль, туки, минеральное топливо и т. п. *) По мнѣнію бывшихъ членовъ желѣзнодорожной коммиссіи графа Баранова, гг. Чупрова и Саннна, эти предѣльные тарифы потеряли въ настоящее время всякое значеніе для важнѣйшихъ отраслей перевозки. „Вліяніе предѣльныхъ тарифовъ въ настоящее время,—пишутъ они,—сказывается лишь на платѣ за перевозку пассажировъ, багажа, товаровъ большой скорости и перваго разряда товаровъ малой скорости: за эти роды перевозки желѣзныя дороги берутъ обыкновенно по предѣльному тарифу, и еслибы такого тарифа въ уставѣ опредѣлено не было, то дѣйствительно взимаемая провозная плата была бы, по всей вѣроятности, еще выше. Но, затѣмъ, что касается остальныхъ родовъ товаровъ малой скорости, то въ примѣненіи къ нимъ предѣльные тарифы потеряли всякое значеніе, такъ какъ желѣзныя дороги въ собственномъ интересѣ ни въ какомъ случаѣ не могутъ поднять провозной платы до размѣровъ, допускаемыхъ уставами“ **). На дорогахъ, изслѣдованныхъ Московскою подкоммиссіей, перевозилось по тарифамъ ниже $^1/_{24}$ коп. съ пуда и версты, т. е. находилось внѣ вліянія предѣльныхъ тарифовъ, въ 1878 и 1879 году отъ $^1/_2$ до $^9/_{10}$ всѣхъ грузовъ, а именно ***):

по Московско-Ярославской	дорогѣ	77%	всей	перевозки.
„ Ярославско-Вологодской	„	52%	„	„
„ Московско-Курской	„	68%	„	„
„ Курско-Харьково-Азовской	„	57%	„	„

*) Тамъ же.

**) „Тарифы на желѣзныхъ дорогахъ: Московско-Курской, Курско-Харьково-Азовской, Донецкой, Лозово-Севастопольской, Московско-Ярославской и Ярославско-Вологодской, по матеріаламъ бывшей Московской подкоммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи“. Москва, 1881 г., стр. 5.

***) Тамъ же, стр. 6.

„ Лозово-Севастопольской „ 84% „ „
„ Донецкой „ 95% „ „

Если мы разсмотримъ существующіе на желѣзныхъ дорогахъ тарифы, то мы увидимъ, что дѣйствительно главные грузы имѣютъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ тарифы значительно пониженные сравнительно съ предѣльными. Такъ хлѣбные грузы, важнѣйшій предметъ перевозки на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ (въ 1882 году было перевезено 382 мил. пудовъ, или 27,8% общаго количества перевозки по жел. дорогамъ), во всѣхъ почти сообщеніяхъ разсчитываются по спеціальнымъ тарифамъ, на основаніи которыхъ 1/24 коп. съ пуда и версты, предѣльный уставный тарифъ на хлѣбъ зерновой и муку, взыскивается только при очень короткомъ пробѣгѣ груза по одной дорогѣ, при болѣе значительномъ же протяженіи перевозки, тарифныя ставки значительно понижаются, доходя на дорогахъ I и II группъ до 1/30—1/60 коп. съ пуда и версты. Другой важный предметъ перевозки, каменный уголь (въ 1882 году перевезено 170,9 мил. пудовъ, или 12,4% общей перевозки) уже по нормальнымъ тарифамъ дорогъ I и II группъ имѣетъ повагонную ставку въ 1/36 коп. съ пуда и версты вмѣсто уставной (по уставу Главнаго Общества Рос. ж. д.) 1/24 коп. съ пуда и версты; по спеціальнымъ тарифамъ грузъ этотъ перевозится по 1/60—1/65 коп. съ пуда и версты даже на тѣхъ дорогахъ, для которыхъ особыхъ пониженій на минеральное топливо уставами ихъ не опредѣлено. Дрова, представляющіе 10% общей перевозки желѣзныхъ дорогъ (въ 1882 году перевезено—136,9 мил. пуд.) имѣютъ по нормальному тарифу дорогъ II группы пониженіе до 1/36 коп. съ пуда и версты при повагонныхъ перевозкахъ, не говоря о тѣхъ пониженіяхъ, которыми они пользуются по мѣстнымъ спеціальнымъ тарифамъ. Лѣсные строительные матеріалы (въ 1882 г. перевезено 106,8 мил. или 7,8% всей перевозки)

отнесены предѣльными тарифами ко второму разряду ($^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты), по нормальнымъ тарифамъ дорогъ I и II группъ они имѣютъ пониженіе для попудныхъ отправокъ до $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты и для повагонныхъ до $^1/_{30}$ коп. Желѣзо, отнесенное уставами къ первому разряду ($^1/_{12}$ к. съ пуда и версты) перевозится по нормальному тарифудорогъ II группы по $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты, по нормальному тарифу дорогъ I группы: попудно по $^1/_{24}$ к., повагонно по $^1/_{30}$ к., по спеціальнымъ тарифамъ дорогъ II группы по $^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты *).

Болѣе подробный анализъ тарифовъ, дѣйствующихъ на нашихъ дорогахъ повелъ бы насъ слишкомъ далеко, но и указанныхъ примѣровъ достаточно уже, чтобы судить, насколько и у насъ ограничено значеніе уставныхъ предѣльныхъ тарифовъ. Ограниченность этого вліянія подтверждается также и среднимъ доходомъ съ пудо-версты, выведеннымъ для всей сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Проф. Чупровъ опредѣляетъ его за десятилѣтіе съ 1865 по 1874 годъ слѣдующимъ образомъ.

Въ 1865 г.	$0._{0375}$ к.
„ 1866 „	$0._{0357}$ „
„ 1867—1869 г.	свѣдѣній нѣтъ.
„ 1870 г.	$0._{0392}$ к.

*) Приведенныя здѣсь цифровыя данныя взяты: относительно количества перевозки изъ Статистическаго Сборника М. П. С. вып. 11, стр. 1—2; относительно тарифныхъ нормъ изъ слѣдующихъ изданій:

„Тарифъ на перевозку товаровъ въ прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ I группы". Рига, 1885 г.

„Тарифъ на перевозку товаровъ въ прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ II группы на 1886—1887 тарифный годъ". Москва, 1886 г.

„Сборникъ табличныхъ спеціальныхъ тарифовъ прямаго сообщенія желѣзныхъ дорогъ I группы на 1886—1887 годъ". Рига, 1886 г.

„Таблицы спеціальныхъ тарифовъ прямаго сообщенія между желѣзными дорогами II гр. на 1886—1887 тарифный годъ". Москва, 1886 г.

„ 1871 „ . . . . . $0._{0333}$ „
„ 1872 „ . . . . . свѣдѣній нѣтъ.
„ 1873 „ . . . . . $0._{0328}$ к.
„ 1874 „ . . . . . $0._{0304}$ „ *).

Въ статистическомъ сборникѣ М. П. С. мы находимъ выводъ средняго дохода съ пудо-версты товаровъ малой скорости за время съ 1873 г. до 1883 г. По этому источнику для 1873 и 1874 г. даются почти тѣ же величины какъ и у г. Чупрова: $0._{031}$ и $0._{030}$ к., въ 1875 г. средній доходъ составлялъ $0._{031}$ к., затѣмъ до 1883 года онъ оставался равнымъ $0._{030}$ к., а въ 1883 году понизился до $0._{029}$ к. Если мы припомнимъ, что предѣльный тарифъ для товаровъ третьяго разряда составляетъ $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты или $0._{042}$ к., то увидимъ, что въ теченіи всего послѣдняго двадцатилѣтія въ среднемъ по всей сѣти русскихъ дорогъ доходъ съ пудо-версты товаровъ малой скорости стоялъ приблизительно въ $1._{37}$ раза ниже писшаго предѣльнаго тарифа, принятаго уставами.

Все вышеизложенное приводить къ тому убѣжденію, что на предѣльные тарифы ни какъ нельзя смотрѣть какъ на дѣйствительное средство обезпечить общество отъ произвола желѣзнодорожныхъ предпринимателей: въ общемъ тарифное дѣло складывается на желѣзныхъ дорогахъ подъ вліяніемъ различныхъ другихъ факторовъ, внѣ зависимости отъ максимальныхъ или минимальныхъ ставокъ, указанныхъ въ концессіяхъ. Предѣльные тарифы могутъ имѣть значеніе только въ извѣстныхъ частныхъ случаяхъ тарифной борьбы между дорогами: здѣсь они могутъ дѣйствительно оказать услугу обществу, сдерживая произволъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей, которые въ увлеченіи тарифной игрой могли бы, при отсутствіи уставныхъ нормъ провозной платы, въ иныхъ

*) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. II, стр. 310.

случаяхъ, для закрытія движенія груза въ томъ или другомъ направленіи, невыгодномъ для какой нибудь линіи, назначить за провозъ въ этомъ направленіи цѣны, разсчитанныя прямо на прекращеніе перевозки; но болѣе важныхъ услугъ въ тарифномъ дѣлѣ едва ли можно ждать отъ нихъ.

Перейдемъ ко второму способу воздѣйствія государства: къ ограниченію прибыли желѣзнодорожнаго предпріятія.

Само собой разумѣется, что оговорка о правѣ правительства требовать пониженія тарифовъ при извѣстномъ размѣрѣ прибыли, даваемой предпріятіемъ, можетъ быть помѣщена въ уставѣ желѣзной дороги только при томъ условіи, чтобы размѣръ этого maximum'a прибыли былъ указанъ довольно высокій, такъ какъ иначе едва ли нашлись бы охотники взяться за эксплуатацію дороги. Мы дѣйствительно и видимъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда правительствомъ была принята такая система вмѣшательства, размѣръ прибыли вообще устанавливался въ 10—15%. Такъ, по англійскому закону 1844 г. право требовать измѣненій въ тарифахъ наступаетъ для правительства только тогда, когда въ теченіи 3-хъ лѣтъ желѣзная дорога даетъ 10% прибыли *); австрійскій законъ даетъ норму прибыли, открывающей право вмѣшательства, въ 15% **), прусскій законъ—въ 10% ***); наши уставы, въ которыхъ есть оговорка о правѣ правительства требовать пониженія тарифовъ, указываютъ большей частью норму прибыли въ 15% и самое меньшее въ 8% (въ уставахъ Юго-Западныхъ дорогъ, Московско-Брестской дороги и нѣкоторыхъ другихъ ****). Въ этой высотѣ нормы прибыли, при которой возможно вмѣшательство государства, лежитъ первый недостатокъ системы ограниченія при-

*) *Cohn.* „Untersuchungen", т. I, стр. 165.

**) *Schreiber.* „Das Tarifwesen der Eisenbahnen", стр. 63.

***) *Lehr.* „Eisenbahntarifwesen", стр. 46.

****) „Сводъ дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ", стр. 319—327.

были, какъ средства воздѣйствія на желѣзнодорожные тарифы. Дѣйствительно, при этой системѣ вмѣшательство государства оказывается возможнымъ только при сравнительно блестящемъ финансовомъ положеніи желѣзнодорожныхъ предпріятій: между тѣмъ никакъ нельзя признать, что только при такомъ положеніи тарифная политика можетъ не согласоваться съ потребностями общества; напротивъ, необходимо допустить, что и при крайнемъ разстройствѣ своего хозяйства желѣзная дорога можетъ вести тарифное дѣло весьма неудовлетворительно, и даже именно дороги дефицитныя могутъ быть наиболѣе склонны къ тарифной игрѣ и къ различнымъ опытамъ въ этой области съ цѣлью возвышенія доходности, опытамъ, которые не всегда благопріятно отзываются на народномъ хозяйствѣ; слѣдовательно, часто именно въ томъ положеніи всего нужнѣе бываетъ воздѣйствіе правительства, когда оно для него недоступно.

Насколько ограничено число случаевъ, когда государство можетъ при разсматриваемомъ условіи вмѣшаться въ дѣла желѣзнодорожныхъ обществъ можно выяснить изъ сопоставленія дивидендовъ, получаемыхъ акціонерами ихъ, съ вышеуказанными нормами прибыли, допускающей предъявленіе требованія о пониженіи тарифовъ. Въ Англіи только въ рѣдкихъ случаяхъ дивидендъ достигалъ той высоты, при которой разрѣшена была ревизія тарифовъ закономъ 1844 года. Такъ, въ 1842 году при общемъ акціонерномъ капиталѣ въ 33 мил. фунтовъ стерлинговъ только $^1/_4$ мил. фунтовъ стерлинговъ дала дивидендъ въ $15^0/_0$, и 8 мил.—въ $10^0/_0$, остальной капиталъ далъ менѣе $10^0/_0$, и въ среднемъ по всей сѣти дивидендъ былъ $5^3/_4{}^0/_0$ *). Въ послѣдующіе годы прибыль была вообще настолько незначительна, что предсѣдатель парламентской коммиссіи 1853 года, Кардвель

*) *Cohn.* „Untersuchungen“, т. II, стр. 561.

говорилъ уже какъ о старомъ преданіи о времени, когда желѣзныя дороги раздавали до 10% дивиденда; Робертъ Стефенсонъ въ той же коммиссіи высказывался за возможность пониженія нормы прибыли, при которой открывается право ревизіи, до 6%, такъ какъ, по его мнѣнію, едва ли дивиденды желѣзныхъ дорогъ когда либо поднимутся выше; одинъ изъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей, предсѣдатель правленія общества Edinburgh and Glasgow высказывалъ, что, по его мнѣнію, дивиденды никогда не достигнутъ нормы 10% *).

Изъ таблицы дивидендовъ, приведенной Конмъ **), мы видимъ, что за періодъ времени съ 1855 по 1864 годъ изъ 15 главныхъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ только небольшія дороги Stockton-Darlington одинъ разъ (въ 1857 г.) и Taff-Vale тоже одинъ разъ (въ 1864 г.) дали дивидендъ въ 10%; но эти двѣ дороги въ разсматриваемый періодъ были наиболѣе доходными, остальныя всѣ давали доходъ гораздо меньшихъ размѣровъ; въ 1864 году, одномъ изъ наилучшихъ для всѣхъ пятнадцати взятыхъ дорогъ средній дивидендъ былъ около $6^1/_2$% съ колебаніями отъ $1^7/_8$% до 10%. Оцѣнивая финансовое положеніе англійскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1883 году, Конъ даетъ среднюю норму чистой прибыли всего капитала, вложеннаго въ желѣзнодорожное дѣло въ $4^1/_5$%; между отдѣльными дорогами особенно выдѣляется высокимъ дивидендомъ ж. д. Taff-Vale, которая въ 1882 году на капиталъ въ $1^1/_3$ мил. фунтовъ стерлинговъ дала $17^1/_2$% дивиденда, но другія дороги даютъ дивидендъ вообще ниже 10%; такъ дивидендъ значительнѣйшихъ дорогъ въ 1882 году опредѣлялся слѣдующимъ образомъ:

---

*) Тамъ же, стр. 570.
**) Тамъ же, стр. 571

дали:	на капиталъ:	дивидендъ:
Общество London and North-Western.	$34^1/_2$ мил. ф. ст.	$7^1/_2\,\%$
„ Midland	$23^1/_3$ „ „ „	$5^7/_8\,\%$
„ North-Eastern	$22^2/_3$ „ „ „	$8\,\%$
„ Great-Western	$17^1/_6$ „ „ „	$6^1/_4\,\%$
„ Lancashire and Yorkshire.	$14^1/_5$ „ „ „	$5^1/_4\,\%$;

дороги средней величины дали въ этомъ году на общій капиталъ въ 27 мил. фунтовъ ст. въ среднемъ $4^1/_2$—$5^1/_4\,\%$ дивиденда, но затѣмъ нѣкоторыя дороги, какъ London Chatham and Dover, съ 11 мил. капитала вовсе не дали дивиденда, или дали очень незначительный дивидендъ, какъ Great-Eastern, у котораго онъ достигъ только $2\,\%$ *).

Въ Германіи мы видимъ то же, что и въ Англіи: здѣсь также нѣкоторыя дороги даютъ исключительно высокіе дивиденды: такъ, маленькая дорога въ 6 километровъ Nürnberg-Fürth въ 1880, 1881 и 1883 годахъ дала по $21\,\%$ дивиденда; изъ большихъ дорогъ Берлинско-Гамбургская дала въ 1880 году $14{,}_{25}\,\%$, въ 1881 г.—$17{,}_{50}\,\%$ а, въ 1883 г. достигла до $24{,}_{6}\,\%$ **): но въ общемъ и нѣмецкія дороги даютъ небольшой доходъ, стоящій далеко ниже той нормы, при которой по закону возможно требованіе о пониженіи тарифа, а именно: избытокъ дохода надъ расходомъ по всей сѣти былъ ***):

въ 1880—1881	$4{,}_{44}\,\%$
„ 1881—1882	$4{,}_{54}\,\%$
„ 1882—1883	$4{,}_{80}\,\%$
„ 1883—1884	$4{,}_{61}\,\%$;

нѣсколько выше этой нормы былъ доходъ на прусскихъ и саксонскихъ правительственныхъ дорогахъ, которыя получили въ 1883—1884 году $5{,}_{09}\,\%$ на основной капиталъ ****).

*) *Cohn*. „Die Englische Eisenbahnpolitik“, стр. 180—182.
**) „Archiv für Eisenbahnwesen“. 1884 г., стр. 215; 1885 г., стр. 596.
***) Тамъ же, 1884 г., стр. 214; 1885 г., стр. 594.
****) Тамъ же, 1885 г., стр. 596.

О соотвѣтствіи дохода съ тѣми условіями, при которыхъ наступаетъ для государства право вмѣшаться въ тарифную политику дорогъ съ цѣлью пониженія провозной платы, въ Россіи не можетъ быть и рѣчи, такъ какъ у насъ желѣзныя дороги въ общемъ не только не имѣютъ необходимыхъ для этого 15% чистой прибыли, но требуютъ еще въ большинствѣ случаевъ отъ правительства приплаты по гарантіи, вообще не превышающей $5^1/_{10}$%.

По свѣдѣніямъ, помѣщеннымъ въ послѣднемъ выпускѣ „Статистическаго Сборника М. П. С." (выпускъ 12 табл. IX Б.), только нѣкоторыя дороги дали значительный процентъ прибыли; такъ, свыше 10% въ 1883 году изъ всѣхъ акціонерныхъ обществъ дали:

Общество	Московско-Рязанской ж. д.	19,71%
„	Рязанско-Козловской „ „	19,45%
„	Курско-Кіевской „ „	10,41%

Изъ тѣхъ дорогъ, въ уставахъ которыхъ имѣется оговорка о ревизіи тарифовъ *), дали дивидендъ на акціи только Московско-Ярославская, Тамбово-Козловская, Ростово-Владикавказская, Козлово-Воронежско-Ростовская, Оренбургская и Юго-Западныя. У тѣхъ дорогъ, которыя дали дивидендъ, таковой достигалъ:

у Московско-Ярославской	8,61%
„ Тамбово-Козловской.	4,97%
„ Ростово-Владикавказской. . . .	5%

*) Такую оговорку имѣютъ уставы дорогъ: Орловско-Грязской, Орловско-Витебской, Московско-Ярославской, Ярославско-Вологодской, Тамбово-Козловской, Курско-Харьково-Азовской, Московско-Брестской, Шуйско-Ивановской, Грязе-Царицынской, Московско-Курской, Лозово-Севастопольской, Балтійской, Митавской, Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской, Рыбинско-Бологовской, Новоторжской, Ростово-Владикавказской, Рыго-Тукумской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Уральской, Оренбургской, Фастовской, Привислянской, Боровичской (см. „Сводъ дѣйствующихъ уставовъ желѣзнодорожныхъ Обществъ". Изд. М. П. С.)

„ Козлово-Воронежско-Ростовской. 5,18%
„ Оренбургской 4,97%
„ Юго-Западныхъ . . . . . 4,96%.

Такимъ образомъ всѣ эти дороги дали прибыль далеко ниже нормы, поставленной въ уставахъ какъ предѣлъ, при которомъ наступаетъ для правительства право требовать пониженія тарифа. При этомъ нужно имѣть въ виду, что 1883 годъ вообще былъ благопріятенъ для желѣзныхъ дорогъ и что за все послѣднее десятилѣтіе ни разу ни валовой ни чистый доходъ по всей сѣти не достигалъ той нормы, которой онъ достигъ въ 1883 году, какъ это видно изъ слѣдующей таблицы *):

Годы.	Валовой доходъ всѣхъ дорогъ въ тысячахъ рублей.	Избытокъ дохода надъ расходомъ:	
		вообще въ тысячахъ рублей.	на версту пути въ рубляхъ.
1873	123.865	52.121	3.707
1874	141.832	52.934	3.358
1875	142.407	48.840	2.815
1876	147.680	47.246	2.659
1877	193.543	71.848	3.786
1878	221.695	75.960	3.845
1879	213.158	60.460	2.916
1880	193.205	41.554	1.966
1881	200.840	55.714	2.624
1882	215.162	70.390	3.301
1883	231.872	84.438	3.855

Но если даже предположить, что прибыль желѣзныхъ до-

*) Цифры взяты изъ „Статистическаго Сборника М. П. С.“, вып. 12, табл. IX А.

рогъ можетъ стать на такую высокую норму, при которой воздѣйствіе правительства на основаніи оговореннаго имъ въ уставахъ права сдѣлается возможнымъ, то и въ этомъ случаѣ противъ ограниченія прибыли необходимо сдѣлать по существу серьезныя возраженія.

Мѣра эта прежде всего должна оказать вредное вліяніе на хозяйство предпріятія, приближающагося къ тому состоянію, при которомъ ему начинаетъ угрожать правительственное вмѣшательство: она лишаетъ хозяевъ предпріятія всякой побудительной причины для бережливости въ расходахъ *), такъ какъ лишаетъ ихъ возможности воспользоваться плодами сбереженій. Мѣра эта должна дѣйствовать прямо обратно и побуждать, напротивъ, къ искусственнымъ тратамъ, напримѣръ къ ненужному увеличенію основнаго капитала съ цѣлью полученія высокой прибыли на ту часть, которая будетъ къ нему прибавлена **). Лишая истинныхъ хозяевъ дѣла возможности получить выгоду выше установленной нормы, мѣра эта не можетъ воспрепятствовать тому, чтобы часть незаконно получаемой прибыли не перешла въ руки распорядителей дѣла въ видѣ высокихъ наградъ, огромныхъ окладовъ жалованья ***), на которые хозяева-акціонеры будутъ тѣмъ щедрѣе, что сами они не будутъ имѣть возможности воспользоваться тѣмъ, что они расточаютъ. Вообще всему хозяйству желѣзной дороги ограниченіе прибыли должно дать при извѣстной степени коммерческой успѣшности предпріятія совершенно неестественную задачу производить такія траты, которыя давали бы косвенную выгоду, но ни въ какомъ случаѣ не вели бы къ формальному повышенію чистой прибыли.

Въ тарифномъ собственно отношеніи, насколько тарифы

*) *А. Чупровъ.* „Желѣзнодорожное хозяйство“, т. I, стр. 301.
**) *Lehr.* „Eisenbahntarifwesen“, стр. 56.
***) Тамъ же.

будутъ находиться въ зависимости отъ воли предпринимателей, система ограниченія прибыли можетъ имѣть также вредное вліяніе. Дѣйствительно, не подлежитъ сомнѣнію, что во многихъ случаяхъ для желѣзныхъ дорогъ можетъ быть выгодно пониженіе тарифовъ, такъ какъ такое пониженіе можетъ повлечь за собой увеличеніе количества перевозимыхъ грузовъ, слѣдовательно—и увеличеніе дохода дороги. Но очевидно, что разъ прибыль не можетъ превзойти извѣстнаго maximum'а и разъ этотъ maximum будетъ достигнутъ, никакой побудительной причины къ такимъ пониженіямъ, какъ бы они ни были полезны грузохозяевамъ, у дороги не будетъ. Вся тарифная политика должна такимъ образомъ при разсматриваемой системѣ сдѣлаться по необходимости неподвижною, и эта неподвижность тѣмъ болѣе вѣроятна, что могутъ быть случаи, когда сдѣланное пониженіе, какъ это указываетъ Леръ *), приводя прибыль къ той нормѣ, при которой возможно вмѣшательство государства, можетъ повлечь за собой необходимость новыхъ пониженій, что должно быть признано тѣмъ менѣе желательнымъ, что новыя мѣропріятія сопряжены всегда съ извѣстною затратой труда и затрудняютъ веденіе дѣла, между тѣмъ вся прибавочная работа не можетъ имѣть иного результата кромѣ приведенія прибыли къ той нормѣ, которая и безъ того была уже достигнута и удержаніе которой не требовало никакихъ усилій.

Если, наконецъ, мы обратимся къ вопросу о томъ, насколько правительство можетъ, при системѣ ограниченія прибыли, воспользоваться своимъ правомъ воздѣйствія на тарифы, то здѣсь мы встрѣтимъ весьма важныя практическія затрудненія. Затрудненія эти указаны были англійскою парламентскою коммиссіей 1872 года: они заключаются въ томъ, что государство, предъявляя требованіе о пониженіи

*) Тамъ же.

тарифа, обязано поставить это требованіе такимъ образомъ, чтобы пониженіе было „соразмѣрное“ съ возросшею прибылью, какъ это говорится въ нашихъ уставахъ, или чтобы оно не понижало прибыли ниже допускаемаго процента, какъ этого требуетъ англійскій законъ 1844 года; государство, заявляя свое желаніе объ измѣненіи высоты провозной платы, должно такимъ образомъ также рѣшить вопросъ, какой новый тарифъ способенъ удержать прибыль въ прежней нормѣ, и какая провозная плата можетъ дать желѣзнодорожному обществу причитающійся ему дивидендъ *). Несомнѣнно, что возможность правильнаго рѣшенія этого вопроса предполагаетъ такую степень вмѣшательства государства во все хозяйство желѣзныхъ дорогъ, какая едва ли совмѣстима съ существованіемъ частныхъ предпріятій въ этой отрасли промышленности: рѣшить такой вопросъ могутъ собственно только распорядители дѣла, въ рукахъ которыхъ сосредоточиваются всѣ подробныя свѣдѣнія не только о доходахъ, но и о расходахъ общества, и которые имѣютъ возможность направить всю дѣятельность и все хозяйство предпріятія такимъ образомъ, чтобы сдѣлать возможною и выгодною извѣстную перевозку. Учрежденіе, стоящее въ сторонѣ отъ дѣла, будетъ всегда находиться въ прямой невозможности сказать, какое вліяніе должна оказать та или другая тарифная мѣра на хозяйство дороги; оно должно будетъ поэтому дѣйствовать наугадъ, рискуя произвести пониженіе вовсе „не соразмѣрное“ и уронить прибыль ниже предположенной нормы, за что несомнѣнно должна пасть на него и отвѣтственность. Потребовать пониженія для сведенія прибыли къ данной высотѣ, какъ указываетъ англійская коммиссія**), было бы возможно для государства въ томъ случаѣ, еслибы желѣзная дорога представляла такого рода

*) *Dorn.* „Aufgaben der Eisenbahn-Politik“, стр. 130.
**) Тамъ же, стр. 132.

предпріятіе, которое продавало бы однообразную услугу за одинаковую во всѣхъ случаяхъ цѣну всѣмъ своимъ кліентамъ; но доходъ желѣзныхъ дорогъ получается отъ совершенія перевозокъ по разнообразнымъ цѣнамъ, по выраженію англійской коммиссіи, изъ милліоновъ спеціальныхъ ставокъ за спеціальныя сообщенія: сдѣлать правильный выборъ въ этомъ множествѣ перевозокъ тѣхъ, для которыхъ должно быть сдѣлано пониженіе провозныхъ платъ, и указать, въ какихъ именно размѣрахъ должно быть сдѣлано это пониженіе, не ведя самого дѣла, государство, очевидно, не будетъ въ состояніи. При этомъ нужно еще имѣть въ виду, что, требуя пониженія, государство не можетъ ограничиться одною цѣлью уменьшить прибыль предпріятія: ему нужно еще имѣть въ виду соотвѣтствіе вновь устанавливаемыхъ тарифовъ съ потребностями грузохозяевъ; оно должно сохранить извѣстное соотношеніе въ провозныхъ платахъ на разные предметы и въ разныхъ сообщеніяхъ, чтобы не нанести ущерба тѣмъ или другимъ грузохозяевамъ и не нарушить между ними равноправности. Что въ такомъ объемѣ предъявляемая государству задача является не выполнимою, не требуетъ доказательства.

Такимъ образомъ система ограниченія прибыли и по своему вліянію на хозяевъ желѣзнодорожнаго предпріятія, и по трудности для правительства осуществить съ пользой для общества предоставляемое ему право вмѣшательства, такъ же мало, какъ и система предѣльныхъ тарифовъ можетъ служить обезпеченіемъ правильной постановки тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ. Гораздо болѣе обѣщаетъ вмѣшательство государства въ формѣ контроля за желѣзнодорожными тарифами, выражающагося въ томъ, что всякое тарифное мѣропріятіе должно до воспріятія законной силы и до вступленія въ дѣйствіе получить одобреніе или утвержденіе правительственнаго органа. Дѣйствительно, при такомъ

отношеніи государства къ тарифамъ, оно имѣетъ возможность въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разсмотрѣть предполагаемый ко введенію тарифъ со всѣхъ сторонъ и оцѣнить достоинство его не только съ точки зрѣнія дешевизны, но также и взвѣсить соотвѣтствіе его со всѣми условіями движенія груза, съ потребностями времени, съ интересами всѣхъ предпріятій, на которыхъ должно отозваться его вліяніе, и разрѣшить ввести его въ дѣйствіе только тогда, когда увидитъ, что дѣйствительно существуетъ между тарифомъ и нуждами промышленности полное согласіе. Самая медленность введенія въ дѣйствіе, съ которою необходимо должно соединиться такое утвержденіе тарифовъ, должна быть признана скорѣе достоинствомъ системы, чѣмъ ея недостаткомъ, ибо быстрыя перемѣны въ провозной платѣ, нарушая хозяйственные разсчеты промышленныхъ дѣятелей и правильность теченія торговаго оборота, большею частью напосятъ вредъ народному хозяйству.

Всѣ эти соображенія говорятъ въ пользу дѣятельности государства, направленной къ надзору за распоряженіями желѣзнодорожныхъ дѣятелей. Ничего, въ самомъ дѣлѣ, не можетъ быть естественнѣе, какъ то, чтобы государственная власть, въ качествѣ представительницы общественныхъ интересовъ, первая узнавала о тѣхъ мѣрахъ, которыя такъ или иначе должны отозваться на этихъ интересахъ, чтобы она имѣла возможность обсудить эти мѣры и разрѣшить принятіе ихъ только тогда, когда убѣдится въ ихъ пользѣ и цѣлесообразности. Казалось бы, что и общество въ этомъ случаѣ могло бы считать себя вполнѣ огражденнымъ и не бояться, чтобы его интересы были нарушены введеніемъ вредныхъ для него условій перевозки, такъ какъ контролирующій органъ всегда имѣлъ бы возможность остановить ихъ введеніе. Дѣйствительно, и нельзя оспаривать, что такая охранительная дѣятельность государства можетъ принести

значительную пользу; но, однако, и она не можетъ вполнѣ обезпечить интересовъ общества: пресѣкая единичныя вредныя мѣры, препятствуя введенію несоотвѣтствующихъ хозяйственнымъ потребностямъ тарифовъ, она въ общемъ не въ силахъ поставить тарифное дѣло надлежащимъ образомъ и не можетъ обезпечить введенія въ него тѣхъ принциповъ, осуществленіе которыхъ представляется необходимымъ съ точки зрѣнія нуждъ народнаго хозяйства.

Поучительнымъ примѣромъ въ этомъ случаѣ является Франція. Здѣсь принципъ правительственнаго контроля проведенъ былъ со всею возможною строгостью и дѣятельность желѣзнодорожныхъ компаній въ отношеніи тарифныхъ распоряженій вполнѣ подчинена была администраціи. Еще въ 1846 году изданъ былъ королемъ Людовикомъ-Филиппомъ ордонансъ, провозгласившій тотъ принципъ, что „никакой сборъ, какого бы рода онъ ни былъ, не можетъ быть взимаемъ желѣзнодорожнымъ обществомъ безъ утвержденія этого сбора министромъ публичныхъ работъ“ *). Въ развитіе этого принципа установленъ былъ рядъ правилъ, обезпечивающихъ контроль правительства. Всѣ компаніи обязаны были составить таблицы провозныхъ платъ, которыя онѣ имѣли въ виду взыскивать въ предѣлахъ максимальныхъ тарифовъ, установленныхъ въ cahiers des charges, и обязаны были представить эти таблицы министру публичныхъ работъ, префектамъ департаментовъ, пересѣкаемыхъ желѣзною дорогой, и королевскимъ коммиссарамъ **). Точно также должны были компаніи представить на утвержденіе министра и нормы дополнительныхъ сборовъ, взимаемыхъ съ перевозокъ сверхъ провозной платы ***). Въ случаяхъ, еслибы ком-

*) „Ordonnance du 15 Novembre 1846 portant réglement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer“, art. 44.—*Picard*. „Les chemins de fer français“, т. IV, стр. 25 и слѣд.

**) Тамъ же, art. 45.

***) Тамъ же, art. 47.

панiи пожелали сдѣлать какiя-либо измѣненiя въ утвержденныхъ тарифахъ, имъ вмѣнено было въ обязанность представлять о такихъ измѣненiяхъ министру публичныхъ работъ, префектамъ департаментовъ и королевскимъ коммиссарамъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ, путемъ вывѣшиванiя объявленiй, доводить о предполагаемыхъ измѣненiяхъ до свѣдѣнiя публики. Измѣненiе могло вступить въ силу только по истеченiи мѣсяца со времени исполненiя вышеуказанныхъ формальностей и подъ условiемъ, чтобы министръ въ этотъ срокъ далъ для него свое утвержденiе (si, dans cet intervalle, le ministre des travaux publics les a homologuées); если же министръ требовалъ какихъ-либо измѣненiй, то объявленiя должны были вновь вывѣшиваться и срокъ для введенiя ихъ въ дѣйствiе считался уже со дня вторичной вывѣски *). Тѣмъ же ордонансомъ устанавливалась обязанность компанiй постоянно на видныхъ мѣстахъ станцiй вывѣшивать утвержденныя таксы провозныхъ платъ и дополнительныхъ сборовъ и запрещалось дѣлать какiя-либо льготы отдѣльнымъ лицамъ **). Въ силу этого ордонанса и послѣдующихъ разъясненiй его выработался слѣдующiй довольно сложный порядокъ введенiя тарифовъ въ дѣйствiе. Компанiи представляютъ свои предположенiя объ установленiи тарифовъ министру публичныхъ работъ, сопровождая эти предположенiя изложенiемъ соображенiй, оправдывающихъ тарифъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ посылаются копiи сдѣланныхъ представленiй префектамъ тѣхъ департаментовъ, по которымъ проходитъ желѣзная дорога, и дѣлаются объявленiя для публики. Префекты сообщаютъ проектированные тарифы торговымъ камерамъ, центральная же администрацiя кромѣ того еженедѣльно публикуетъ бюллетени о тарифахъ, представленныхъ на утвержденiе министерства, посылая при этомъ одинъ экземпляръ такихъ бюллетеней всѣмъ торго-

*) Тамъ же, art. 49.
**) Тамъ же, art. 48 и 50.

вымъ камерамъ. Торговымъ камерамъ дается мѣсяцъ со дня объявленія о предположенномъ тарифѣ для отзыва на него. Проектъ тарифа разсматривается инспекторами коммерческой эксплуатаціи и генеральнымъ инспекторомъ контроля и затѣмъ передается въ совѣщательный комитетъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ; послѣ этого уже постановляется рѣшеніе министра *). Казалось бы, что принятыхъ мѣръ достаточно, чтобы обезпечить правильную постановку тарифнаго дѣла. Дѣйствительность, однако, опровергаетъ это предположеніе: оказывается, что и во Франціи, несмотря на описанный контроль правительства, желѣзно-дорожные тарифы страдаютъ тѣми же недостатками, какъ и въ другихъ странахъ.

Уже въ 1850 году многочисленныя жалобы на желѣзнодорожные тарифы торговыхъ камеръ и муниципальныхъ совѣтовъ вызвали изслѣдованіе тарифнаго дѣла со стороны государственнаго совѣта. Въ этомъ изслѣдованіи замѣчательно то, что желѣзно-дорожныя компаніи не только признавали нѣкоторые пріемы въ тарифномъ дѣлѣ, съ тѣхъ поръ безусловно осужденные и считающіеся злоупотребленіями, какъ напримѣръ, заключеніе особыхъ договоровъ съ отдѣльными отправителями, спеціальныя пониженія для транспортныхъ предпріятій и т. п., но даже отстаивали право свое на усвоенный ими образъ дѣйствія **). Цѣлый рядъ парламентскихъ изслѣдованій, вынужденныхъ въ послѣдующее время ***), доказываетъ, что тарифное дѣло далеко не удовлетворяло общество. При обсужденіи вопроса о расширеніи сѣти французскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1878 году, одинъ изъ депутатовъ, Алленъ-Тарже, выставилъ недостатки желѣзно-дорожныхъ тарифовъ: по его характеристикѣ желѣзныя дороги понижали тарифы только для того, чтобы

*) *Picard*. „Les chemins de fer français“, т. IV, стр. 385 и 386.
**) Тамъ же, т. I, стр. 728 и слѣд.
***) „Archiv für Eisenbahnwesen“, 1885 г., стр. 529.

убить торговлю каналовъ, чтобы отнять грузы у другихъ дорогъ; только тамъ, гдѣ существовали другія предпріятія для перевозки, желѣзно-дорожныя компаніи соглашались на пониженіе своихъ тарифовъ съ тѣмъ, чтобы подорвать эти предпріятія; онѣ сохраняли пониженные тарифы до тѣхъ поръ, пока это было необходимо, чтобы обезсилить конкурента и разорить его, и затѣмъ снова замѣняли пониженные тарифы высокими*). Въ 1879 году тарифное дѣло подверглось новому парламентскому изслѣдованію; результатъ этого изслѣдованія, изложенный въ докладѣ депутата Вадингтона, какъ видно изъ выдержекъ этого доклада, приведенныхъ въ статьѣ Ulrich'a: „Ueber französisches Eisenbahntarifwesen“ **), еще разъ подтвердилъ несогласіе желѣзно-дорожныхъ тарифовъ съ потребностями общества и торговаго оборота. По этому изслѣдованію оказалось, что, хотя и пониженные противъ тетрадей ограниченій, тарифы вообще были очень высоки. Общей классификаціи товаровъ для разсчета провозной платы на дорогахъ не было, и каждая дорога имѣла свою самостоятельную классификацію. Единичныя ставки тарифовъ тамъ, гдѣ онѣ существовали, были такъ же разнообразны, какъ и классификаціи; но такія ставки приняты были только тремя компаніями: у остальныхъ — тарифы составлялись изъ точно вычисленной провозной платы между данными станціями, причемъ въ основу вычисленія не было положено никакого опредѣленнаго принципа. „Вмѣсто четырехъ классовъ, принятыхъ тетрадями ограниченій, по словамъ доклада Вадингтона, въ тарифы разныхъ компаній введено разное количество классовъ; одинъ и тотъ же товаръ у одной компаніи относится къ одному классу— у другой къ другому. Иногда компаніи, для сообщеній между

*) Труды Коммиссіи гр. Баранова. Современное положеніе вопроса о желѣзнодорожныхъ тарифахъ въ западной Европѣ“ стр. 21.

**) „Archiv für Eisenbahnwesen“, 1885 г., стр. 525 и слѣд.

отдѣльными линіями принадлежащей имъ сѣти, устанавливали нѣчто въ родѣ нормальнаго тарифа съ особою классификаціей, несогласной съ классификаціей, принятою для мѣстнаго сообщенія тѣхъ же самыхъ линій. Къ этому нужно прибавить, что компаніи, за исключеніемъ Восточной дороги, для вычисленія ставокъ своего нормальнаго тарифа принимали основанія, которыя онѣ тщательно скрывали отъ публики и которыя часто и имъ самимъ не были хорошенько извѣстны". Кромѣ нормальныхъ тарифовъ существовала масса спеціальныхъ, примѣненіе которыхъ обусловливалось самыми разнообразными обстоятельствами, какъ напримѣръ, сдачей къ отправкѣ одновременно крупныхъ партій товара, удлиненіемъ сроковъ доставки, особыми договорами съ отправителями. По сборнику французскихъ тарифовъ—Livret Chaix—въ 1879 году оказалось на сѣти французскихъ дорогъ:

1.063 мѣстныхъ спеціальныхъ тарифа,
456 спеціальныхъ тарифовъ прямаго сообщенія,
33 вывозныхъ тарифа,
302 международныхъ спеціальныхъ тарифа,

всего 1.854 спеціальныхъ тарифа.

Въ употребленіи этихъ тарифовъ компаніи руководствовались исключительно соображеніями спроса и предложенія: „Разъ шла рѣчь о мѣстности, пересѣченной каналомъ, рѣкой, другою желѣзною дорогой,—говоритъ докладъ, о гавани, которая соединялась съ другою морскимъ судоходствомъ, на утвержденіе правительства представлялся тарифъ, который давалъ бы возможность бороться съ конкуррирующимъ средствомъ сообщенія и направленный большею частью къ тому, чтобы уничтожить соперника. Шла ли рѣчь о другой мѣстности, находящейся въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ относительно средствъ сообщенія,—о мѣстности, въ которой данная компанія пользовалась монополіей перевозки,—вся-

кое пониженіе провозной платы считалось излишнимъ и примѣненіе нормальныхъ тарифовъ признавалось вполнѣ соотвѣтствующимъ потребностямъ этой мѣстности. Практическимъ результатомъ такой политики, принятой и защищаемой большими компаніями, явились самыя поразительныя неравенства въ провозной платѣ; самые разнообразные спеціальные тарифы покровительствовали одной данной гавани, одному промыслу, одной фабричной мѣстности, часто извѣстному одному промышленнику,—покровительствовали необходимо на счетъ другихъ мѣстностей и другихъ лицъ, причемъ часто иностранный производитель поощрялся на счетъ своего французскаго соперника".

Мы видимъ такимъ образомъ, что принятая во Франціи система правительственнаго надзора оказалась не только неспособною водворить извѣстный порядокъ въ тарифахъ въ формальномъ отношеніи, что можетъ быть объяснено раздробленностью сѣти и разнообразіемъ экономическихъ условій разныхъ мѣстностей, но и не могла въ отдѣльныхъ частныхъ случаяхъ обезпечить правильность тарифнаго дѣла по существу, не могла предупредить тѣхъ дурныхъ сторонъ его, которыя являются вполнѣ естественною принадлежностью своекорыстной, свободной дѣятельности частныхъ компаній, но присутствіе которыхъ въ тарифахъ просмотрѣнныхъ и одобренныхъ государственною властью, представительницей общественныхъ интересовъ, представляется полною аномаліей.

Причинъ такой неудачи французской системы можно искать въ одномъ изъ двухъ: или въ несовершенствѣ организаціи правительственнаго надзора съ внѣшней стороны, или въ недостаткахъ самой системы по существу. Повидимому, правильнѣе отнести причину неудачи ко второму.

Дѣйствительно, на организацію надзора во Франціи обращено было серьезное вниманіе. Ордонансомъ 22 іюня 1842 года былъ организованъ особый центральный органъ для

разсмотрѣнія тарифныхъ вопросовъ: это—Commission supérieure des chemins de fer, которая вошла въ 1847 году въ составъ Commission général des chemins de fer при министерствѣ публичныхъ работъ*). Ордонансомъ 1846 года, о которомъ говорено было выше, созданъ былъ особый мѣстный органъ для контроля надъ коммерческой частью эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ—королевскіе коммиссары (commissaires royaux); по статьѣ 52 ордонанса имъ вмѣнено было между прочимъ въ обязанность:

наблюдать за примѣненіемъ одобренныхъ правительствомъ тарифовъ;

провѣрять условія договоровъ, которые компаніи будутъ заключать съ транспортными, сухопутными или водяными предпріятіями, и указывать администраціи случаи нарушенія принципа равенства тарифовъ;

выяснять ходъ перевозокъ пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, издержки содержанія и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, а также доходъ ихъ.

Для исполненія коммиссарами этихъ обязанностей, компаніямъ предписано было предъявлять имъ, по требованію, записи ихъ по приходу и расходу и, обязательныя для компаній по ст. 50 ордонанса, записи отправленныхъ грузовъ съ указаніемъ взятой провозной платы.

Въ 1848 году должность королевскихъ коммиссаровъ была упразднена, но на ихъ мѣсто, въ качествѣ органа мѣстнаго надзора, назначены инспектора коммерческой эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ (inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer); эти инспектора сперва подъ руководствомъ двухъ главныхъ инженеровъ (ingenieurs en chef), завѣдывавшихъ контролемъ надъ всѣми французскими желѣзными дорогами, а потомъ (съ 1850 г.) подъ руководствомъ главныхъ инженеровъ контроля, назначенныхъ для

*) *Picard.* «Les chemins de fer français». т. IV, стр. 615, 617.

каждой линіи желѣзныхъ дорогъ и являвшихся посредничествующею инстанціей между желѣзными дорогами и высшей администраціей, разсматривали предложенія компаній, относящіяся до примѣненія или измѣненія тарифовъ, наблюдали за правильностью взысканія провозной платы и дополнительныхъ сборовъ, разсматривали конвенціи и договоры, заключаемые компаніями съ транспортными предпріятіями, и подобно королевскимъ коммиссарамъ, наблюдали за движеніемъ по желѣзнымъ дорогамъ, за ихъ доходами и расходами; они же являлись совѣщательнымъ органомъ по вопросамъ организаціи службы эксплуатаціи, насколько она затрогивала мѣстные интересы *).

Съ 1854 года въ учрежденный, въ качествѣ центральнаго органа правительственнаго надзора за желѣзными дорогами, совѣщательный комитетъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ (comité consultatif des chemins de fer), съ правомъ членовъ комитета, включены были особые генеральные инспектора, наблюдающіе за коммерческою эксплуатаціей желѣзныхъ дорогъ, должность которыхъ учреждена была въ томъ же году; эти инспектора составляли постоянную секцію совѣщательнаго комитета, которая, между прочимъ, должна была давать свои заключенія (avis) по вопросамъ объ установленіи тарифовъ и ихъ примѣненіи, о международныхъ конвенціяхъ, о частныхъ договорахъ, касающихся эксплуатаціи, о разныхъ финансовыхъ вопросахъ, и которая кромѣ того, каждый мѣсяцъ давала отчетъ министру о финансовомъ и коммерческомъ положеніи дорогъ, съ представленіемъ статистическихъ данныхъ относительно движенія пассажировъ и грузовъ **).

Этимъ введеніемъ представителей коммерческаго контроля въ центральное учрежденіе завершилась по существу орга-

*) Тамъ же, т. IV стр. 618—620.
**) Тамъ же, стр. 623.

низація правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тирифами. Изъ послѣдующихъ преобразованій существенное измѣненіе было сдѣлано декретомъ 24 ноября 1880 года, которымъ въ составъ совѣщательнаго совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ введены были представители торговли и промышленности *); что же касается организаціи административнаго контроля, то она по существу осталась до послѣдняго времени таже и представляетъ цѣпь должностныхъ лицъ отъ ближайшаго мѣстнаго инспектора, наблюдающаго за положеніемъ дѣлъ на линіи, до генеральнаго инспектора, задачей котораго является обобщеніе данныхъ, добытыхъ мѣстными органами, и представительство интересовъ коммерческой эксплуатаціи въ центральномъ учрежденіи. Если принять во вниманіе, что мѣстнымъ инспекторамъ открытъ былъ доступъ ко всѣмъ дѣламъ контролируемыхъ ими дорогъ, то необходимо признать, что правительственному учрежденію, спеціально завѣдывавшему желѣзнодорожными дѣлами, предоставлена была во Франціи полная возможность собрать всѣ необходимыя данныя для сужденія о тѣхъ или другихъ тарифныхъ мѣропріятіяхъ; въ то же время присутствіе въ этомъ учрежденіи лицъ, спеціально занятыхъ дѣлами коммерческой эксплуатаціи, гарантировало его способность должнымъ образомъ оцѣнить собранный матеріалъ.

Но такою организаціей надзора за тарифнымъ дѣломъ въ спеціальномъ вѣдомствѣ, завѣдывавшемъ желѣзными дорогами, не исчерпываются мѣры, принятыя во Франціи для обезпеченія государственной власти, возможности правильнаго вмѣшательства въ распоряженія желѣзнодорожныхъ компаній. Еще ордонансомъ 1846 года, какъ мы видѣли выше, къ надзору за тарифами привлечена была мѣстная администрація въ лицѣ префектовъ департаментовъ, которымъ ком-

*) Тамъ же стр. 627.

паніи обязаны были сообщать свои предположенія о тарифныхъ измѣненіяхъ. Эта мѣра, очевидно, имѣла цѣлью дать возможность вмѣшаться въ тарифное дѣло тѣмъ представителямъ государственной власти, которые, стоя всего ближе къ населенію и завѣдывая общимъ ходомъ дѣлъ въ департаментѣ, должны быть всего разностороннѣе знакомы съ нуждами своего округа и должны, вслѣдствіе этого, быть всего способнѣе правильно оцѣнить вѣроятное вліяніе того или другаго измѣненія въ условіяхъ движенія извѣстнаго товара на его производство и сбытъ. Для того, чтобы сдѣлать еще дѣйствительнѣе представительство общественныхъ интересовъ въ тарифномъ дѣлѣ, позднѣе, кромѣ мѣстной администраціи, привлечены были къ обсужденію тарифныхъ вопросовъ и сами заинтересованныя въ нихъ лица, для чего въ началѣ 1862 года министерскимъ предписаніемъ вмѣнено было префектамъ въ обязанность предположенія о тарифныхъ мѣропріятіяхъ сообщать для полученія заключеній торговымъ камерамъ тѣхъ мѣстностей, для промышленниковъ и торговцевъ которыхъ данное мѣропріятіе представляло какой либо интересъ *). Вслѣдствіе этой мѣры, несмотря на то, что до 1880 года въ составѣ учрежденія, обсуждавшаго тарифные вопросы, не было представителей торговли и промышленности, лица, платящія провозную плату, тѣмъ не менѣе получили возможность доводить до свѣдѣнія правительства прямымъ, оффиціальнымъ путемъ свой взглядъ на дѣло, и правительство имѣло полную возможность, ознакомившись съ ихъ нуждами, защитить ихъ интересы.

Дѣло правительственнаго контроля надъ желѣзнодорожными тарифами представляется, такимъ образомъ, поставленнымъ во Франціи весьма прочно: тамъ приняты были всѣ

*) Тамъ же, стр. 585.

мѣры къ организаціи учрежденія, которое было бы вполнѣ компетентно въ разрѣшеніи входящихъ въ его вѣдѣніе вопросовъ; учрежденію этому дана была возможность черезъ мѣстные органы надзора имѣть всегда точныя и вѣрныя свѣдѣнія о дѣйствительномъ положеніи руководимаго имъ дѣла; по обсуждаемымъ вопросамъ предоставлена была возможность дать свое заключеніе представителямъ общихъ нуждъ населенія; и, наконецъ, непосредственно заинтересованныя лица и учрежденія безъ всякихъ затрудненій могли ознакомить правительство со своими потребностями и представить ему ходатайства о своихъ нуждахъ. Поэтому, если, не смотря на такую организацію надзора, контроль правительства не имѣлъ ожидаемаго успѣха, то причины этого скорѣе всего нужно искать въ самыхъ свойствахъ принятаго способа воздѣйствія государственной власти на тарифное дѣло.

Разсматривая вопросъ съ этой точки зрѣнія, мы найдемъ дѣйствительно существенные недостатки въ системѣ утвержденія тарифовъ правительствомъ до введенія ихъ въ дѣйствіе,—недостатки, объясняющіе и неспособность этой системы установить должный порядокъ въ тарифномъ дѣлѣ.

Первый и самый существенный изъ этихъ недостатковъ—это то, что дѣятельность правительства, какъ и всегда при предварительномъ контролѣ, является чисто отрицательной: задача правительства въ этомъ случаѣ заключается не въ томъ, чтобы создать что-либо, а въ томъ, чтобы не допустить извѣстныхъ мѣръ, которыя почему-либо признаются вредными. Но отрицательная дѣятельность никогда ничего положительнаго создать не можетъ. Если даже предположить, что правительство приступаетъ къ своей задачѣ охраненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ отъ вредныхъ попытокъ желѣзнодорожныхъ обществъ со всею возможною добросовѣстностью, съ полнымъ желаніемъ руководствоваться исключительно общественными интересами,—если допустить при

этомъ, что кромѣ того оно обладаетъ всѣми необходимыми свѣдѣніями, чтобы составить себѣ вполнѣ вѣрное представленіе о томъ, что полезно и что вредно для общества,—то и при всѣхъ этихъ предположеніяхъ нельзя надѣяться, чтобы тарифное дѣло было поставлено согласно съ требованіями народнаго хозяйства. Единственно, что можно допустить при наличности этихъ условій, это то, что данное вредное мѣропріятіе будетъ отвергнуто и что будетъ утвержденъ къ исполненію только полезный для общества тарифъ. Но даже еслибы предположить, что такой результатъ имѣла дѣятельность правительства съ самаго начала желѣзнодорожнаго хозяйства въ какой-либо странѣ, т. е. что утверждены были и введены въ дѣйствіе только безусловно согласные съ потребностями общества тарифы, то и тогда не было бы никакого ручательства, что въ извѣстный моментъ не окажется въ дѣйствующей тарифной системѣ крупныхъ недостатковъ, дѣлающихъ ее вредною для промышленности. Дѣйствительно, хозяйственная жизнь народа приноситъ съ собой массу перемѣнъ: условія, въ которыхъ приходится дѣйствовать желѣзнымъ дорогамъ и съ которыми онѣ принуждены считаться, съ теченіемъ времени измѣняются; вслѣдствіе этого измѣняется и достоинство тарифовъ, если сами они остаются безъ перемѣнъ: тарифъ вполнѣ подходящій для условій даннаго времени съ перемѣной обстоятельствъ можетъ стать вполнѣ вреднымъ. Правительство, хотя бы оно самымъ лучшимъ образомъ оцѣнивало тарифы при ихъ введеніи въ дѣйствіе, не можетъ помѣшать этой, такъ сказать, внутренней порчѣ ихъ, не можетъ поэтому воспрепятствовать возникновенію такого состоянія, при которомъ на желѣзныхъ дорогахъ будутъ примѣняться тарифы, несогласные съ общественными потребностями, но выгодные почему-либо для желѣзнодорожныхъ обществъ. И правительство, при системѣ утвержденія тарифовъ, должно бу-

детъ терпѣть такое состояніе, такъ какъ оно имѣетъ только право утверждать или не утверждать предположенія частныхъ предпринимателей, но само взять на себя починъ какого-либо измѣненія не имѣетъ возможности. Если оно пожелаетъ добиться какого-нибудь измѣненія, оно будетъ въ состояніи достигнуть этого только путемъ соглашеній, предложивъ извѣстное вознагражденіе желѣзнодорожнымъ обществамъ за тѣ тарифныя нормы, какія оно считаетъ необходимыми. Французское правительство въ послѣднее время и было принуждено прибѣгнуть къ этому средству для исправленія тарифовъ французскихъ дорогъ *); но очевидно, что такой способъ поддержанія тарифовъ въ должномъ состояніи представляется крайне неудобнымъ, не говоря уже о томъ, что при такомъ способѣ дѣйствія уступки желѣзнодорожныхъ обществъ могутъ быть куплены только или путемъ другихъ пожертвованій въ ихъ пользу, или путемъ насильственнаго давленія на свободныхъ предпринимателей: въ первомъ случаѣ это будетъ выборъ изъ двухъ золъ меньшаго, во второмъ же случаѣ мы имѣемъ дѣло съ такимъ пріемомъ, который, конечно, можетъ принести благіе результаты для общества, но который едва ли можетъ быть признанъ совмѣстнымъ съ достоинствомъ государства, и сохраненіе котораго въ практикѣ государственнаго хозяйства едва ли можно признать желательнымъ. Нужно при этомъ еще имѣть въ виду, что и такое купленное или вынужденное улучшеніе тарифовъ опять представляетъ только временное усовершенствованіе и оставляетъ впереди необходимость новыхъ соглашеній, столь же неудобныхъ и невыгодныхъ.

Какъ средство восполнить недостатокъ правительственной инициативы въ тарифномъ дѣлѣ при системѣ предварительнаго утвержденія тарифовъ, французскою администраціей

*) „Archiv für Eisenbahnwesen“, 1885 г., стр. 532.

примѣнялась система условныхъ утвержденій (homologations provisoires). По свидѣтельству Пикара *), такой способъ утвержденія тарифовъ съ давнихъ поръ практикуется министерствомъ; заключается онъ въ томъ, что, утверждая тарифъ, министерство сохраняетъ за собой право взять назадъ это утвержденіе въ томъ случаѣ, если по опыту съ тарифомъ это окажется нужнымъ. Въ нашемъ новомъ желѣзнодорожномъ законѣ, въ „Положеніи о совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ", послѣднему предоставлено, хотя въ ограниченныхъ размѣрахъ, право утвержденія желѣзнодорожныхъ тарифовъ и таксъ дополнительныхъ сборовъ **). При осуществленіи этого права нашъ Совѣтъ уже столкнулся съ вопросомъ о восполненіи при этомъ недостатка права почина правительства въ тарифныхъ дѣлахъ, а въ средѣ членовъ Совѣта уже поднято было нѣсколько голосовъ въ пользу принятія по примѣру французской администраціи практики условныхъ утвержденій для сохраненія за правительствомъ права отмѣны утвержденныхъ имъ тарифовъ, при утвержденіи коихъ по необходимости оно должно иногда ограничиваться для основанія своихъ сужденій не вполнѣ точнымъ и достаточнымъ матеріаломъ ***). Этотъ способъ утвержденія тарифовъ не можетъ однако служить вполнѣ достаточною замѣной права иниціативы. Дѣйствительно, правительству весьма трудно воспользоваться имъ съ пользой для общества. Отнятіе у извѣстнаго тарифа даннаго ему утвержденія равносильно признанію его незаконнымъ или уничтоженію этого тарифа. Такое уничтоженіе возможно въ огромномъ большинствѣ случаевъ только со стороны того, кто вмѣсто уни-

*) *Picard.* „Les chemins de fer français", т. IV, стр. 586.

**) „Положеніе о совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ", ст. 8, п. *г.*

***) „Журналъ Совѣта" № 8-й и особое мнѣніе къ нему члена отъ Министерства Финансовъ г. Пихно. „Инженеръ" 1886 г. Мартъ, стр. 47 и слѣд.

чтожаемаго можетъ ввести въ силу новый тарифъ, такъ какъ иначе становится невозможнымъ движеніе груза, лишившагося уничтоженнаго тарифа. Правительство, не пользующееся правомъ почина, можетъ еще въ исключительно рѣдкихъ случаяхъ отнять свое утвержденіе у спеціальнаго тарифа, такъ какъ отмѣна такого тарифа равносильна подведенію груза подъ нормальный тарифъ, и можно еще допустить, что иногда примѣненіе нормальнаго тарифа будетъ находиться въ большемъ соотвѣтствіи съ потребностями общества, чѣмъ примѣненіе установленнаго при другихъ экономическихъ условіяхъ спеціальнаго тарифа; но могутъ быть случаи, когда нормальный тарифъ еще менѣе подходитъ къ данному роду перевозки, чѣмъ спеціальный, предположенный къ отмѣнѣ, или что необходимость измѣненія чувствуется въ самомъ нормальномъ тарифѣ: въ этихъ случаяхъ право взять назадъ данное раньше утвержденіе не принесетъ никакой пользы, и правительство прямо не будетъ имѣть возможности имъ воспользоваться за отсутствіемъ права вмѣсто отмѣняемаго установить новый тарифъ. Необходимо при этомъ отмѣтить, что практика условныхъ утвержденій уничтожаетъ устойчивость тарифовъ и вѣру въ нихъ, вслѣдствіе чего лишаетъ прочности тѣ разсчеты, элементомъ которыхъ является провозная плата, и вводитъ въ промышленныя спекуляціи излишній рискъ.

Мы видимъ такимъ образомъ, что и при томъ предположеніи, что всѣ рѣшенія правительства по тарифнымъ вопросамъ будутъ вполнѣ соотвѣтствовать тѣмъ задачамъ, которыя должна преслѣдовать государственная власть, дѣятельность его можетъ принести лишь относительную пользу и никогда не будетъ въ состояніи обезпечить странѣ вполнѣ правильные тарифы. Но вѣрно ли принятое нами предположеніе? Можно ли съ увѣренностью сказать, что всегда, или по крайней мѣрѣ въ большинствѣ случаевъ, правитель-

ство будетъ имѣть возможность вполнѣ вѣрно оцѣнить дѣлаемыя ему предложенія относительно провозной платы и принять по нимъ вполнѣ правильное рѣшеніе? Отвѣтъ на эти вопросы долженъ быть данъ скорѣе отрицательный, и здѣсь выдвигается другой существенный недостатокъ системы предварительнаго контроля: отчужденность правительства отъ того дѣла, о которомъ оно должно произносить рѣшенія, отсутствіе непосредственнаго соприкосновенія съ тѣми жизненными явленіями и съ тѣми трудностями, съ которыми приходится сталкиваться при рѣшеніи тарифныхъ вопросовъ, и правильное отношеніе къ которымъ мыслимо только со стороны органа дѣйствующаго, а не только критикующаго. Это отсутствіе непосредственнаго соприкосновенія съ дѣйствительною жизнью, непосредственнаго и близкаго знакомства съ дѣломъ особенно вредно должно отозваться при рѣшеніи тарифныхъ вопросовъ, гдѣ контролирующему органу приходится разсматривать множество мелкихъ вопросовъ, имѣющихъ важность только въ силу своей многочисленности и сильно вліяющихъ на экономическую жизнь своею совокупностью. Нужно при этомъ принять во вниманіе, что предпріятіе, предлагающее извѣстный тарифъ, само имѣетъ всегда серьезный интересъ въ томъ, чтобы онъ былъ принятъ; съ этою цѣлью оно заранѣе приготовляетъ всѣ доводы и всѣ данныя, которыя говорятъ въ пользу сдѣланнаго предложенія, и въ то же время оно приготовляетъ и опроверженія противъ возможныхъ возраженій; въ большинствѣ случаевъ, кромѣ того, оно имѣетъ возможность выставить вполнѣ способныхъ защитниковъ своихъ интересовъ, обладающихъ всѣми необходимыми свѣдѣніями и искушенныхся въ своемъ дѣлѣ; другая заинтересованная сторона—товарохозяева—въ большинствѣ случаевъ при возникновеніи вопроса о введеніи какого-либо тарифа оказывается захваченною врасплохъ и не имѣющею въ своемъ распоряженіи наготовѣ всѣхъ

тѣхъ данныхъ, которыя могли бы убѣдить рѣшающій органъ въ несоотвѣтствіи предполагаемой мѣры съ общею пользой; кромѣ того, съ этой стороны не можетъ быть ни той опытности, ни того искусства вести дѣло, какія присущи желѣзнодорожнымъ дѣятелямъ. При такомъ отношеніи сторонъ другъ къ другу необходимо признать, что контролирующій органъ въ большинствѣ случаевъ будетъ находиться въ крайне трудномъ положеніи, и что при всемъ усердіи къ своему дѣлу и при всемъ возможномъ безпристрастіи ему невозможно будетъ избѣжать многочисленныхъ ошибокъ. Но несомнѣнно, что отсутствіе твердой почвы для принимаемыхъ рѣшеній должно вредно дѣйствовать на самихъ представителей контроля и въ значительной степени должно ослаблять ихъ энергію; наиболѣе вѣроятнымъ послѣдствіемъ такого положенія необходимо признать одно изъ двухъ: или крайнюю нерѣшительность въ утвержденіи даже полезныхъ мѣропріятій, боязливое сохраненіе существующаго во что бы то ни стало, или, напротивъ, огульное принятіе всѣхъ предложеній, дѣлаемыхъ желѣзнодорожными обществами. Особенно вредно при этомъ можетъ отозваться система условныхъ утвержденій: освобождая контролирующій органъ отъ той, все-таки сравнительно незначительной доли отвѣтственности, которая лежитъ на немъ за мѣры, принимаемыя непосредственными дѣятелями, система эта весьма легко можетъ свести все дѣло контроля къ одной формальности, тѣмъ болѣе вредной, что она даетъ возможность распорядителямъ тарифовъ съ своей стороны прикрываться противъ всѣхъ нареканій авторитетомъ утвердившаго ихъ предположенія органа государственной власти.

Таковы, по моему мнѣнію, тѣ недостатки системы предварительнаго контроля, которыми всего вѣрнѣе можно объяснить неудовлетворительность этой системы, какъ регулятора тарифнаго дѣла.

Переходимъ къ послѣдней формѣ контроля правительства: къ его дѣятельности какъ посредника между спорящими сторонами.

Такая форма принята съ 1873 года въ Англіи. Здѣсь послѣ того, какъ убѣдились въ недостаточности законодательной дѣятельности парламента и наблюдающей дѣятельности Board of Trade, учреждена была въ этомъ году особая коммиссія изъ трехъ членовъ, изъ конхъ одинъ обязательно юристъ, а другой желѣзнодорожный практикъ, со спеціальною задачей разрѣшать спорные вопросы, возникающіе изъ примѣненія закона 1854 года, обязавшаго желѣзныя дороги: 1) заботиться о всѣхъ необходимыхъ приспособленіяхъ для пріема, перевозки и выдачи перевозимыхъ предметовъ а также для обезпеченія движенія вагоновъ, 2) не допускать ни для кого никакихъ особыхъ льготъ и неравенствъ и 3) поддерживать прямое сообщеніе между соприкасающимися линіями *). Коммиссія эта, дѣйствуя какъ судебно-административное учрежденіе, по отношенію къ тарифному дѣлу имѣла весьма широкія полномочія: она имѣла право утверждать къ обязательному исполненію, вопреки волѣ заинтересованной дороги, тарифы прямаго сообщенія, предложенные другою дорогой или каналомъ, причемъ утверждалась не одна общая провозная плата отъ извѣстнаго пункта отправленія до извѣстнаго пункта назначенія, но также и распредѣленіе этой общей платы между участвующими въ перевозкѣ предпріятіями **). Ограниченіе власти коммиссіи сдѣлано было только въ томъ, что ни одна дорога не могла быть вынуждена принять единичную ставку ниже той, которую она уже назначила въ данномъ сообщеніи при участіи

*) *Cohn.* „Die Englische Eisenbahnpolitik“, стр. 133.—„Untersuchungen“ т. I, стр. 280.

**) *Cohn.* „Die Englische Eisenbahnpolitik“, стр. 134—139. *Reitzenstein.* „Ueber einige Verwaltungseinrichtungen“, стр. 25—52.

другихъ предпріятій. Помимо этого права, прямо оговореннаго въ законѣ 1873 года, и дарованной тѣмъ же закономъ власти установлять, что должно быть понимаемо подъ терминомъ „разумная высота дополнительныхъ сборовъ“, коммиссія могла вліять на тарифы и въ силу предписаній закона 1854 года о запрещеніи всякихъ неравенствъ въ отношеніяхъ къ потребителямъ желѣзнодорожныхъ услугъ; кромѣ того косвенно власть коммиссіи распространялась правомъ ея наблюдать за веденіемъ желѣзными дорогами тарифныхъ книгъ по станціямъ, правомъ требовать спеціализаціи сборовъ, взыскиваемыхъ съ грузохозяевъ, и, наконецъ, правомъ разрѣшенія желѣзнымъ дорогамъ вступать въ такія соглашенія, которыя предоставляютъ имъ распоряженіе каналами *).

Существенное отличіе этого способа вмѣшательства въ тарифное дѣло заключается въ томъ, что правительство при немъ получаетъ возможность не только отрицательно дѣйствовать на тарифы, но также и вынуждать въ извѣстныхъ случаяхъ принятіе тѣхъ нормъ провозной платы, которыя оно признаетъ полезными. Насколько возможно широкое осуществленіе этого права, настолько и разсматриваемый видъ вмѣшательства долженъ быть признанъ болѣе дѣйствительнымъ и цѣлесообразнымъ, чѣмъ простой предварительный контроль. Но съ этимъ преимуществомъ разсматриваемый способъ вмѣшательства соединяетъ одинъ существенный недостатокъ, общій съ предшествующимъ: это — отсутствіе у правительства права почина. Однимъ изъ основныхъ принциповъ, принятыхъ при организаціи коммиссіи англійскимъ законодательствомъ, является тотъ принципъ, чтобы коммиссія дѣйствовала не иначе, какъ вслѣдствіе жалобы заинтересованнаго лица, чтобы и самыя рѣшенія ея имѣли

*) *Cohn*. „Die Englische Eisenbahnpolitik“, стр. 135.

характеръ признанія правильнымъ того или другаго домогательства, а никакъ не самостоятельнаго установленія какихъ-либо нормъ. На этомъ основаніи коммиссія требовала, чтобы являющіеся передъ ней съ жалобой на допущеніе желѣзною дорогой какихъ-либо незаконныхъ льготъ, доказали, что эти льготы дѣйствительно наносятъ имъ ущербъ; по свидѣтельству Рейтценштейна, были случаи, когда жалобы на то, что тарифъ ближайшей станціи выше тарифа дальнѣйшей, оставлялись коммиссіей безъ разсмотрѣнія въ виду недоказанности интереса жалобщика *). Городскія общества и другія корпораціи имѣли право жалобы, но только подъ условіемъ представленія отъ торговаго вѣдомства удостовѣренія, что, по его мнѣнію, случай, о которомъ идетъ рѣчь, принадлежитъ къ числу входящихъ въ компетенцію коммиссіи **). Назначеніе тарифовъ прямыхъ сообщеній могло совершаться только по требованію заинтересованной желѣзной дороги или водянаго транспортнаго предпріятія, но никакъ не публики, и должно было выражаться только въ принятіи или отверженіи предлагаемыхъ этимъ предпріятіемъ ставокъ ***) Несомнѣнно, что такая строгость въ проведеніи принятаго принципа можетъ быть признана чисто исторической особенностью англійской желѣзнодорожной коммиссіи: нисколько не противорѣчило бы, напримѣръ, этому принципу допущеніе рѣшеній по тарифамъ прямаго сообщенія, предложеннымъ не перевозочными предпріятіями, а кѣмъ-либо изъ грузохозяевъ, но и при болѣе широкой постановкѣ посредническої дѣятельности все же правительство, чтобы не выйти изъ рамокъ этой дѣятельности, должно остаться лишеннымъ инициативы, а потому и всѣ его мѣропріятія должны носить характеръ чисто случайный и не могутъ быть достаточно

*) *Reitzenstein.* „Ueber einige Verwaltungseinrichtungen“, стр. 40.
**) Тамъ же.
***) *Cohn.* „DieEnglische Eisenbahnpolitik“, стр. 139.

широки, чтобы вліять на общій ходъ и общую постановку тарифнаго дѣла.

Опытъ англійской коммиссіи не говоритъ въ пользу дѣйствительности этого способа государственнаго вмѣшательства. По свидѣтельству Кона, несмотря на усердіе дѣятелей составлявшихъ коммиссію, несмотря на заслуги ихъ въ отдѣльныхъ случаяхъ, въ общемъ дѣятельность коммиссіи имѣла ограниченный успѣхъ *): за все время съ открытія коммиссіи до 30 марта 1882 года коммиссія постановила только 110 рѣшеній **). Очевидно, что, какъ бы ни было высоко достоинство принятыхъ рѣшеній, замѣтнаго вліянія на тарифное дѣло такое ограниченное число постановленій по отдѣльнымъ частнымъ случаямъ не могло имѣть, а между тѣмъ, по самому основному принципу своей дѣятельности, посредническая коммиссія можетъ разбирать только частные случаи и никакихъ общихъ принципіальныхъ вопросовъ затрогивать не можетъ.

Ограниченность случаевъ, въ которыхъ могла проявить свою дѣятельность коммиссія, въ англійской практикѣ объясняется главнымъ образомъ тремя причинами: фактическою силой желѣзнодорожныхъ обществъ, которыя всегда властны наказать того, кто ихъ притягиваетъ къ суду, большими денежными средствами компаній, дающими имъ возможность вести процессы, не доступные для частныхъ лицъ въ виду судебныхъ издержекъ, и, наконецъ, недостаточностью исполненія уже постановленныхъ рѣшеній ***).

Послѣднія двѣ причины не могутъ быть, конечно, разсматриваемы какъ абсолютныя препятствія къ успѣшной дѣятельности учрежденій, подобныхъ англійской коммиссіи: несомнѣнно, что можно принять мѣры къ пониженію издержекъ,

*) Тамъ же, стр. 156.
**) Тамъ же, стр. 144.
***) Тамъ же, стр. 144.

падающихъ на жалобщика по веденію процесса, что же касается до недостаточности исполненія окончательно состоявшихся рѣшеній, то это явленіе вполнѣ ненормальное и не можетъ быть принимаемо въ разсчетъ при сужденіи о пригодности разсматриваемаго учрежденія. Необходимо однако признать, что какъ бы ни были организованы такія учрежденія, которыя должны разрѣшать недоразумѣнія по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ тяжебномъ порядкѣ, въ извѣстной мѣрѣ имъ будутъ присущи тѣ же недостатки, которые указала англійская практика. Въ Англіи для затрудненія процесса дороги прибѣгали главнымъ образомъ къ двумъ средствамъ: къ безконечному перенесенію дѣла изъ одной инстанціи въ другую и къ найму наиболѣе извѣстныхъ, очень дорогихъ адвокатовъ. Тѣ же средства съ успѣхомъ могутъ быть употреблены и въ другихъ странахъ. Учрежденіе рѣшающее желѣзнодорожные споры ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть облечено властью рѣшать ихъ безапелляціонно; отсюда всегда возникаетъ возможность затягивать процессъ и уклоняться отъ выполненія возложенныхъ обязанностей путемъ обжалованія рѣшеній одной инстанціи въ высшихъ инстанціяхъ; каждое такое обжалованіе, помимо потери времени, играющей такую важную роль въ столь подвижномъ дѣлѣ, какъ перевозка товаровъ, сопряжено еще съ денежными тратами на разъѣзды, на плату повѣреннымъ и т. п. Уже это одно заставитъ прибѣгать къ тяжбѣ только въ тѣхъ случаяхъ, когда замѣшанъ очень крупный интересъ, въ большинствѣ же случаевъ отдѣльныя лица всегда предпочтутъ лучше перенести несправедливость, чѣмъ принять на себя всѣ хлопоты и издержки по безконечному процессу. Тотъ же результатъ должно имѣть и личное качество защитниковъ желѣзнодорожныхъ интересовъ, вынуждающее и противниковъ его, для сохраненія равенства въ борьбѣ, при-

бѣгать къ помощи наиболѣе искусныхъ, а слѣдовательно и дорогихъ повѣренныхъ.

Но если эти неудобства тяжебнаго порядка и могутъ быть въ извѣстной мѣрѣ устранены, то остается всегда дѣйствительною первая причина, противодѣйствующая успѣху посредническихъ коммиссій: страхъ передъ фактическою силой желѣзнодорожныхъ обществъ, опасеніе, что желѣзная дорога воспользуется имѣющимися въ ея распоряженіи многочисленными средствами, чтобы повредить и надѣлать непріятностей лицу, осмѣлившемуся призвать ее къ суду. Какъ средствомъ отмстить жалобщику, желѣзныя дороги въ Англіи пользовались повышеніемъ провозной платы на тѣ грузы, которые перевозились ниже предѣльныхъ тарифовъ, запрещеніемъ перевода провозной платы на получателя, иногда даже общимъ возвышеніемъ всего мѣстнаго тарифа *). Насколько велика власть желѣзныхъ дорогъ въ этомъ отношеніи, можно судить по тому, что коммерческіе люди не только сами не возбуждали жалобъ противъ нихъ, кромѣ исключительныхъ случаевъ, но даже при парламентскихъ изслѣдованіяхъ отказывались давать свои показанія или давали ихъ только подъ условіемъ сохраненія въ тайнѣ ихъ именъ **); страхъ этотъ былъ настолько великъ, что даже военное министерство заявило, что оно затрудняется приносить жалобы желѣзнодорожной коммиссіи на желѣзныя дороги въ виду того, что у него слишкомъ много сношеній съ дорогами ***). Но тѣ же средства, которыми располагали англійскія дороги, находятся и въ рукахъ всякихъ другихъ: вездѣ желѣзнодорожная администрація обладаетъ полною возможностью сдѣлать крайне непріятнымъ положеніе человѣка, постоянно имѣющаго съ нею сношенія: удобными средствами для этого,

*) *Cohn.* „Die Englische Eisenbahnpolitik“, стр. 144—145.
**) Тамъ же, стр. 145—146.
***) Тамъ же, стр. 146—147.

кромѣ повышенія провозной платы и отказа въ переводѣ ея на получателя, являются: задержки и неисправность въ уплатѣ налагаемыхъ на грузъ платежей въ пользу отправителя, задержки въ доставкѣ грузовъ въ той мѣрѣ, при которой дороги еще не несутъ отвѣтственности за просрочку, но которой достаточно уже чтобы нанести ущербъ интересамъ грузохозяина, отказъ въ исполненіи разныхъ побочныхъ услугъ не обязательныхъ для дорогъ, но обычно ими исполняемыхъ или даромъ, или за добавочное незначительное вознагражденіе, какъ, напримѣръ, мелкая починка тары, устройство приспособленій въ вагонахъ для болѣе выгодной нагрузки и т. п., наконецъ крайняя требовательность и придирчивость къ исполненію контрагентомъ всѣхъ мельчайшихъ формальностей, устанавливаемыхъ правилами перевозки.

Если мы примемъ во вниманіе всѣ указанныя особенности взаимныхъ отношеній желѣзныхъ дорогъ и лицъ пользующихся ихъ услугами, то окажется, что случайные кліенты желѣзныхъ дорогъ имѣютъ слишкомъ малый интересъ, чтобы путемъ тяжбы настаивать на принятіи того или другаго тарифа, постоянные же кліенты имѣютъ слишкомъ большой интересъ жить въ ладу съ желѣзными дорогами для того, чтобы судиться съ ними; вслѣдствіе этого ни отъ тѣхъ, ни отъ другихъ нельзя ожидать при обычномъ ходѣ дѣлъ энергической дѣятельности для устраненія неудобнаго для промышленности состоянія тарифовъ, которое почему-либо находятъ выгоднымъ для себя создать желѣзныя дороги.

Все вышеизложенное приводитъ къ тому убѣжденію, что всѣ разсмотрѣнныя средства воздѣйствія государства на желѣзнодорожные тарифы во многихъ случаяхъ представляются недѣйствительными и могутъ повлечь за собой только частичное, большею частью случайное исправленіе недостатковъ принятой желѣзными дорогами тарифной политики.

Но для полной оцѣнки этихъ способовъ государственнаго вмѣшательства нужно имѣть въ виду, что ихъ дѣйствіе ограничивается только формальною, внѣшнею стороной тарифнаго дѣла: правительство, пользуясь разсмотрѣнными средствами, можетъ въ извѣстныхъ случаяхъ запретить объявленіе желѣзною дорогой того или другаго тарифа, можетъ даже заставить объявить извѣстный тарифъ, но всѣ эти способы не даютъ возможности обезпечить примѣненіе объявленнаго тарифа. Правда, объявленіе тарифа создаетъ для желѣзной дороги обязанность выполнять его и даетъ грузохозяевамъ право требовать его примѣненія, а если онъ окажется несоблюденнымъ, то — взыскивать съ дороги могущіе отсюда произойти убытки; въ созданіи такого права съ одной стороны и обязанности съ другой заключается извѣстная гарантія исполненія объявленныхъ тарифовъ: гарантія эта, однако, оказывается далеко не достаточною и всюду мы видимъ, что нарушеніе объявленныхъ тарифовъ составляетъ самое обычное явленіе въ желѣзнодорожной практикѣ. Нарушенія эти являются въ двухъ формахъ: или въ видѣ взысканія излишнихъ платежей—переборовъ провозной платы, или въ формѣ уступокъ противъ тарифа—рефакцій. И то и другое въ коммерческой жизни является одинаково вреднымъ, такъ какъ сбиваетъ всѣ торговые разсчеты и нарушаетъ тѣ основные принципы, соблюденіе которыхъ въ тарифномъ дѣлѣ представляется вполнѣ признанною необходимостью: какъ принципъ равенства для всѣхъ тарифовъ, принципъ ихъ общеизвѣстности и т. д.

Борьба съ такимъ образомъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ представляется крайне трудною.

Дѣйствительно, какъ я уже сказалъ, единственною гарантіей соблюденія объявленныхъ тарифовъ является право требовать этого соблюденія, которымъ облечено лицо пользующееся желѣзнодорожною услугой. Гарантія эта въ дѣлѣ ре-

факцій, очевидно, вполнѣ отсутствуетъ, такъ какъ нарушеніе тарифа дѣлается въ пользу лица заинтересованнаго, въ пользу того, кто могъ бы жаловаться; при этомъ условіи дорога является вполнѣ обезпеченною отъ возможности предъявленія къ ней иска. Могли бы, конечно, жаловаться, да и то скорѣе административнымъ порядкомъ при существованіи коммиссій, подобныхъ англійской 1873 года, тѣ, которые терпятъ отъ уступокъ, дѣлаемыхъ дорогами — конкурренты по своимъ промысламъ лицъ пользующихся уступками, но для нихъ жалоба является дѣломъ крайне труднымъ уже потому, что точныя свѣдѣнія о рефакціяхъ, не говоря уже о достаточныхъ доказательствахъ ихъ, имѣть весьма трудно и, слѣдовательно, уличить дорогу, несомнѣнно пользующуюся въ этомъ случаѣ помощью того, кому она дѣлаетъ пониженіе провозной платы, почти невозможно. Спрошенные англійскими парламентскими коммиссіями, свидѣтели изъ торговаго міра, признавая весь вредъ рефакцій, которыя встрѣчались въ Англіи массами и доводили нѣкоторыхъ промышленниковъ до необходимости закрывать свои предпріятія вслѣдствіе невозможности добиться пониженій провозной платы, даваемыхъ ихъ конкуррентамъ, положительно удостовѣряли, что рефакціи дѣлаютъ вполнѣ недѣйствительными всѣ постановленія закона о равенствѣ тарифовъ для всѣхъ; по высказаннымъ ими при этомъ взглядамъ, весьма трудно искоренить эти злоупотребленія, такъ какъ относительно ихъ нѣтъ никакихъ документовъ, и тѣ, которые ими пользуются, весьма не расположены ихъ засвидѣтельствовать *). У насъ Министерство путей сообщенія пыталось бороться противъ рефакцій и въ циркулярѣ отъ 24 августа 1879 г. провозгласило такія уступки противъ тарифовъ незаконными **),

*) Тамъ же, стр. 151—152.

**) „Указатель Правительственныхъ распоряженій по М. П. С.“, 1879 г. стр. 801.

оно должно было однако признать свое безсиліе и въ 1884 году мы видимъ уже новое распоряженіе, которымъ признаются рефакціи, но предписывается только желѣзнодорожнымъ обществамъ вводить ихъ не иначе, какъ съ согласія Министерства *). Нашъ новый желѣзнодорожный законъ опять высказывается противъ рефакцій: по статьѣ 71 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ „желѣзныя дороги не имѣютъ права дѣлать грузоотправителямъ уступки противъ дѣйствующихъ тарифовъ подъ условіемъ перевозки однимъ и тѣмъ же лицомъ извѣстнаго количества груза въ опредѣленный срокъ (рефакціи), равно какъ представлять тѣмъ или другимъ грузоотправителямъ какія-либо исключительныя преимущества въ перевозкѣ независимо отъ тарифной платы. Всякія по сему предмету частныя соглашенія воспрещаются и признаются недѣйствительными". Исключеніе дѣлается только для тѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, уставы которыхъ содержатъ противорѣчащія этой статьѣ постановленія. Едва ли, однако, законъ этотъ можно разсматривать какъ дѣйствительную мѣру противъ рефакцій, ибо признаніе запрещенныхъ соглашеній недѣйствительными, что равносильно отказу имъ въ судебной защитѣ, не составляетъ еще серьезной угрозы для дѣйствій, которыя по самому существу своему должны остаться тайными.

Борьба съ переборами представляется болѣе возможною и легкою, такъ какъ здѣсь грузоотправитель, входящій въ фрахтовую сдѣлку съ желѣзною дорогой, является лицомъ терпящимъ, — слѣдовательно, его прямой интересъ сопротивляться переборамъ и въ случаѣ, если они будутъ сдѣланы, требовать излишне взысканныя деньги обратно. Нельзя однако не признать, что необходимость такой самозащиты возлагаетъ на грузохозяевъ значительную тяготу. Обратное требованіе

*) „Указатель" 1884 г., стр. 758.

переборовъ даже тогда, когда возвратъ ихъ совершается по добровольному согласію желѣзныхъ дорогъ, сопряжено для потерпѣвшаго съ хлопотами и необходимо влечетъ за собой извѣстную потерю отъ пребыванія капитала внѣ оборота, въ пользованіи дороги, произвольно завладѣвшей имъ. Въ промышленной дѣятельности обстоятельство это не можетъ не имѣть серьезнаго значенія. Еще болѣе затрудненій представляется, когда необходимо бываетъ искать переборъ судебнымъ порядкомъ: въ этомъ случаѣ кромѣ потери массы времени, кромѣ неудобствъ, испытываемыхъ при веденіи дѣла, связанномъ всегда съ необходимостью личной явки въ судъ или посылки повѣреннаго, приходится еще выполнять тяжелую обязанность представленія доказательствъ неправильности сдѣланнаго разсчета; удовлетворительное разрѣшеніе этой задачи затрудняется всегда препятствіями, съ которыми соединено разысканіе и предъявленіе въ судъ тарифовъ, дающихъ возможность возстановить правильный разсчетъ провозной платы, и самою редакціей тарифовъ, часто въ такой степени неясною и запутанною, что дороги легко могутъ, опираясь на нее, защищать и неправильные разсчеты; ко всему этому нужно прибавить расходы на поѣздки и тому подобныя побочныя потери, часто не окупающіяся присуждаемыми съ желѣзныхъ дорогъ переборами даже съ присоединеніемъ вознагражденія за веденіе дѣла. Всѣ эти обстоятельства во многихъ случаяхъ заставляютъ оставлять даже замѣченные переборы безъ послѣдствій, или во всякомъ случаѣ не прибѣгать къ судебному порядку ихъ истребованія. Но много переборовъ дѣлается со случайныхъ тавароотправителей, которые и не знаютъ на столько тарифовъ, чтобы съ увѣренностью судить, правильно или нѣтъ взыскана съ нихъ провозная плата; такіе переборы остаются конечно невостребованными и попадаютъ безъ споровъ въ распоряженіе дорогъ. Переборы, такимъ образомъ,

могутъ явиться выгодною доходною статьей дорогъ и, умножаясь, могутъ совсѣмъ измѣнить установленные оффиціально тарифы.

Нашъ законъ 12 іюня 1885 года принимаетъ противъ переборовъ двоякаго рода мѣры: онъ предоставляетъ право грузохозяевамъ требовать по переборамъ съ желѣзныхъ дорогъ возвышенные неустоечные проценты въ размѣрѣ 12% годовыхъ, затѣмъ всякій невостребованный въ теченіе давностнаго срока переборъ объявляетъ собственностью казны *). Этими постановленіями закона съ одной стороны дается поощреніе грузохозяину вступать въ тяжбу съ желѣзною дорогой, съ другой стороны у самой желѣзной дороги отнимается интересъ дѣлать переборы; такимъ образомъ возможность переборовъ ограничивается тѣми случаями, когда они являются послѣдствіемъ простой ошибки въ исчисленіи провозной платы и, слѣдовательно, простою случайностью. Насколько окажется дѣйствительнымъ этотъ законъ, пока сказать трудно, но едва ли слѣдуетъ ждать отъ него существеннаго измѣненія существующихъ на дорогахъ порядковъ. Возвышеніе неустоечнаго процента за переборы не настолько велико, чтобы вознаградить грузохозяина за тѣ хлопоты и побочныя траты, которыя ему приходится нести при взысканіи переборовъ; какъ побудительное средство къ начатію иска оно можетъ оказаться дѣйствительнымъ развѣ только въ случаяхъ крупныхъ переборовъ, масса же мелкихъ переборовъ, въ совокупности своей составляющихъ однако крупныя суммы, вѣроятно попрежнему будетъ оставаться невостребованною. Что же касается до права казны на невостребованные переборы, то трудно себѣ представить, какимъ образомъ государство будетъ осуществлять его, какъ оно будетъ опредѣлять размѣръ дѣлаемыхъ переборовъ, какъ оно

*) Общій Уставъ Рос. ж. д. ст. 72.

будетъ слѣдить за поступленіемъ ихъ и т. п. Право казны на переборы было бы обезпечено только при существованіи такого контроля за поступленіемъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ, при которомъ каждый приходный документъ подвергается ревизіи: только при такомъ контролѣ можно съ точностью знать, сколько лишнихъ денегъ взыскано за перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, и, слѣдовательно, при немъ только и является возможность предъявить требованіе на эти деньги; безъ него является полный произволъ желѣзныхъ дорогъ отдавать переборы казнѣ или сохранять ихъ вполнѣ или частью въ свою пользу, дѣлая изъ нихъ источникъ дохода и источникъ для покрытія тѣхъ неустоечныхъ процентовъ, которые приходится платить по возвращаемымъ переборамъ. До сихъ поръ объ организаціи такого контроля за сборами частныхъ желѣзныхъ дорогъ нѣтъ и рѣчи, а потому пока указанный законъ осужденъ оставаться безъ примѣненія. Едва ли, впрочемъ, и когда-либо можно будетъ организовать такой контроль, какъ вслѣдствіе техническихъ трудностей его устройства, такъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе его дороговизны, которая, весьма возможно, не будетъ соотвѣтствовать имѣющему поступить доходу. Желѣзныя дороги, съ своей стороны, какъ кажется, не расположены добровольно исполнить возложенную на нихъ обязанность; это видно изъ того толкованія, которое онѣ даютъ указанной статьѣ Общаго Устава Россійскихъ ж. д.: по разъясненію XXIII общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, вносятся въ доходъ казны только тѣ переборы, на которые заявлено было требованіе грузохозяиномъ, но которые почему-либо не были имъ взяты, *) всѣ остальные переборы, на которые не поступало требованій отъ уплатившихъ ихъ, остаются въ распоряженіи дорогъ; очевидно,

*) Положеніе о прямомъ сообщеніи между русскими желѣзными дорогами § 171.

что при такихъ условіяхъ едва ли какая-либо часть переборовъ поступитъ въ казну.

Изъ сказаннаго мы можемъ заключить, что борьба съ нарушеніями тарифовъ является не менѣе трудной, чѣмъ обезпеченіе правильности ихъ установленія. Контроль правительства за тарифами, неудовлетворительный, какъ средство воздѣйствія на составленіе ихъ, оказывается такимъ образомъ несостоятельнымъ и для обезпеченія правильности ихъ примѣненія.

ГЛАВА VIII.

Казенное завѣдываніе тарифами.

Намъ остается разобрать, насколько можетъ обезпечить правильность тарифнаго дѣла передача его въ руки государства. Разсмотримъ, имѣетъ ли какія-либо основанія надежда, что казенная тарифная политика будетъ имѣть преимущества передъ политикой частныхъ предпринимателей, и возможно ли для государства завѣдываніе тарифами.

Остановимся на первомъ вопросѣ.

Когда мы говорили о правительственномъ надзорѣ за частными желѣзными дорогами, о вмѣшательствѣ государственной власти въ тарифныя распоряженія желѣзнодорожной администраціи, мы прямо противополагали государство частнымъ предпринимателямъ, какъ представителя и защитника общества. Есть ли причина сомнѣваться въ томъ, что оно останется представителемъ этихъ интересовъ и тогда, когда оно само станетъ хозяиномъ дѣла? Отвлеченно говоря, государство конечно иныхъ интересовъ кромѣ интересовъ своего населенія имѣть не можетъ, но въ качествѣ хозяина извѣстнаго предпріятія, каковымъ является въ извѣстной степени всякая желѣзная дорога, государство, какъ казна,

можетъ быть противопоставляемо народу, и его интересы, какъ сборщика извѣстныхъ платежей, становятся противоположными интересамъ плательщиковъ. Поэтому весьма возможно предположить, что государство, ставъ на мѣсто акціонерныхъ компаній, не измѣнитъ ихъ политики въ отношеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ и будетъ точно также, какъ и частные предприниматели, въ своихъ распоряженіяхъ руководствоваться исключительно стремленіемъ извлечь изъ завѣдываемаго имъ предпріятія всю возможную выгоду.

Въ извѣстной мѣрѣ необходимо допустить это предположеніе. Никакъ нельзя разсчитывать, что съ переходомъ дорогъ въ казенное вѣдѣніе, каковой переходъ представляется безусловно необходимымъ для передачи въ распоряженіе государства тарифовъ, долженъ въ корнѣ измѣниться самый принципъ управленія этими путями сообщенія. Въ теченіе довольно значительнаго періода времени, какъ я уже имѣлъ случай говорить выше, отношеніе государства къ желѣзнымъ дорогамъ какъ къ коммерческому предпріятію можно признать для него обязательнымъ: пока не закончена постройка сѣти и рельсовые пути еще неравномѣрно распредѣлены по странѣ, пока не погашенъ затраченный на нихъ капиталъ и не покрыты убытки первоначальной эксплуатаціи, государство должно заботиться о полученіи отъ своихъ дорогъ возможной прибыли для уплаты изъ нея процентовъ и погашенія на капиталъ сооруженія, для возмѣщенія понесенныхъ убытковъ, для достройки сѣти. Но если даже допустить, что всѣ эти условія, дѣлающія коммерческую эксплуатацію обязательной, исчезнутъ, то и тогда весьма вѣроятно, что государство будетъ попрежнему эксплуатировать свои дороги на коммерческомъ основаніи, какъ удобный источникъ для полученія средствъ на покрытіе лежащихъ на немъ расходовъ. Есть ли какія-нибудь ручательства, что такая коммерческая эксплуатація желѣзныхъ до-

рогъ государствомъ въ тарифномъ отношеніи будетъ болѣе выгодной для общества, чѣмъ коммерческая эксплуатація частныхъ предпринимателей?

Несомнѣнно, что такія ручательства есть. Прежде всего стремленіе государства къ полученію извѣстнаго дохода никакъ не можетъ быть приравнено къ тому исканію прибыли, которое присуще частнымъ предпринимателямъ. Ощущая нужду въ средствахъ на покрытіе своихъ расходовъ, государство можетъ признать удобнымъ возложить болѣе тяжелые платежи на пользующихся его услугами, какъ перевозчика, точно также, какъ въ извѣстныхъ случаяхъ оно находитъ себя вынужденнымъ напрягать платежныя силы плательщиковъ податей: но и въ этомъ случаѣ желѣзныя дороги явятся для государства лишь *однимъ изъ многихъ* источниковъ полученія доходовъ; уже это положеніе ихъ обезпечиваетъ такое къ нимъ отношеніе, при которомъ въ установленіи тарифовъ будутъ приняты во вниманіе не одни интересы возвышенія доходности, но также и интересы тѣхъ слоевъ населенія, которымъ приходится уплачивать назначаемыя цѣны за провозъ. Другая причина, заставляющая разсчитывать на подобное же отношеніе къ тарифамъ, заключается въ томъ, что государство является не временнымъ владѣльцемъ дорогъ, а собственникомъ ихъ,—оно есть именно тотъ хозяинъ, прочно и на долгое время связанный съ судьбою желѣзнодорожнаго предпріятія, о которомъ я говорилъ выше, указывая, при какихъ обстоятельствахъ личная выгода предпринимателя могла бы служить ручательствомъ согласованія тарифовъ съ потребностями мѣстности, пользующейся дорогой. Какъ такой собственникъ, интересъ котораго въ предпріятіи не ограниченъ извѣстнымъ періодомъ времени, государство скорѣе всякаго предпринимателя окажется способнымъ отказаться отъ временныхъ выгодъ и ограничить свои требованія отъ прибыли для возвышенія до-

ходности дорогъ въ будущемъ, путемъ поднятія благосостоянія населенія. Въ этомъ отношеніи государства къ дорогамъ лежитъ ручательство того, что коммерческая эксплуатація, какъ это указываетъ Шеффле *), при казенномъ завѣдываніи дорогами будетъ соединена съ соблюденіемъ общихъ интересовъ. Стремленіе къ доходу при такихъ условіяхъ скорѣе можетъ представить гарантію отъ различныхъ тарифныхъ опытовъ и ненужныхъ тарифныхъ пониженій въ ущербъ государственному казначейству, чѣмъ опасность излишняго обремененія перевозокъ платежами **).

Но если такимъ образомъ уже относительно высоты тарифовъ казенная эксплуатація представляетъ значительныя преимущества передъ частною, то въ отношеніи другихъ условій, опредѣляющихъ достоинство тарифовъ, преимущества эти должны быть признаны еще болѣе рѣшительными.

Какъ я уже не разъ указывалъ, однимъ изъ главныхъ недостатковъ тарифовъ является неравномѣрность ихъ, соединенная съ предоставленіемъ извѣстнымъ мѣстностямъ и извѣстнымъ промышленникамъ преимуществъ, не даваемыхъ другимъ. Такое явленіе мыслимо конечно только при системѣ частныхъ предпріятій, когда каждое предпріятіе имѣетъ интересы, общіе только съ ограниченнымъ райономъ, съ опредѣленнымъ кругомъ грузохозяевъ, для которыхъ оно и дѣлаетъ все возможное въ надеждѣ, что процвѣтаніе его округи и обогащеніе промышленниковъ его района отзовется увеличеніемъ доходовъ эксплуатируемой имъ дороги. Чуждая интересовъ другихъ мѣстностей, частная компанія всегда склонна развить свою мѣстность на счетъ другихъ; изъ возникающей отсюда борьбы между отдѣльными желѣзнодорожными обществами возникаютъ, какъ мы видѣли выше, самыя кричащія

*) *Schäffle.* „Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirthschaft“, т. II, стр. 262.

**) *Wagner.* „Finazwissenschaft“, т. I, стр. 687—688.

неравномѣрности и создаются самые несправедливые тарифы, нарушающіе естественный ходъ народнаго хозяйства. Всѣ эти явленія не могутъ, конечно, имѣть мѣста при государственной эксплуатаціи рельсовыхъ путей. Государство, какъ общій собственникъ всѣхъ дорогъ, должно эксплуатировать всю сѣть какъ одно цѣлое, какъ одно хозяйство; одинаково заинтересованное въ доходности всѣхъ отдѣльныхъ линій, одинаково озабоченное преуспѣяніемъ хозяйства всѣхъ частей страны и всѣхъ слоевъ населенія, оно не имѣетъ никакихъ основаній для допущенія неравномѣрности при назначеніи провозной платы для какого бы то ни было груза или для какого бы то ни было сообщенія. Рядомъ съ отсутствіемъ основаній для предоставленія кому-либо преимуществъ въ тарифномъ дѣлѣ благотворное вліяніе на равномѣрность тарифовъ должно имѣть при казенной эксплуатаціи и единство управленія, при которомъ въ силу простаго удобства будутъ допускаться только такія отклоненія отъ равенства, которыя почему-либо существенно необходимы и имѣютъ оправданіе съ точки зрѣнія общихъ интересовъ. Необходимо при этомъ замѣтить, что при государственной эксплуатаціи рельсовыхъ путей должно исчезнуть дѣйствіе той причины, которая, по мнѣнію нѣкоторыхъ экономистовъ *), главнымъ образомъ вызываетъ установленіе нарушающихъ равенство дифференціальныхъ тарифовъ: дѣйствіе конкурренціи съ водными путями. Оспариваніе грузовъ у водныхъ путей понятно только со стороны предпріятія заинтересованнаго исключительно въ сухопутной перевозкѣ, для государства же одинаково важно какъ развитіе рельсовыхъ путей, такъ и развитіе водныхъ средствъ сообщенія, — слѣдовательно, нѣтъ для него никакого повода вступать въ разсматриваемую конкурren-

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II стр. 179—180.

цію. Прекращеніе этого рода соперничества должно въ высшей степени благотворно отозваться на общемъ хозяйствѣ страны: съ одной стороны оно будетъ способствовать установленію равенства между мѣстностями, пользующимися водными путями и тѣми, которыя ихъ не имѣютъ, тогда какъ при частной эксплуатаціи мы видимъ обратное явленіе: видимъ, что именно тѣ мѣстности, которыя уже имѣютъ удобныя средства сообщенія, обогащаются еще новымъ предложеніемъ дешевыхъ способовъ перевозки въ то время, какъ тѣ, которыя наиболѣе нуждаются въ средствахъ передвиженія грузовъ, встрѣчаютъ отказъ во всякихъ уступкахъ и даже бываютъ принуждены особенно дорого оплачивать транспортныя услуги, чтобы возмѣстить недовыручку, получаемую отъ тарифныхъ пониженій въ мѣстностяхъ, пользующихся водными путями; съ другой стороны, уничтожатся неравенства тарифовъ по времени, упразднятся такъ-называемые сезонные и навигаціонные тарифы, устанавливаемые на то время, когда возможна конкурренція съ водой и отмѣняемые, разъ конкурренція прекращается,—тарифы несовмѣстные съ требованіями общаго хозяйства потому, что они представляютъ накопленіе удобствъ перевозки въ извѣстные періоды времени и затрудняютъ движеніе именно тогда, когда прекращеніе возможности водпаго сообщенія требовало бы замѣны этихъ путей какимъ-либо другимъ дешевымъ средствомъ передвиженія.

Кромѣ неравномѣрности тарифовъ, вредное вліяніе на народное хозяйство оказываетъ также многообразіе ихъ, сопровождаемое невозможностью разобраться въ стоимости перевозки, и ихъ неустойчивость. Въ отношеніи устраненія этихъ двухъ недостатковъ преимущества государственной эксплуатаціи не такъ безусловны, какъ въ предыдущемъ. Недостатки эти въ значительной степени вызываются раздробленностью желѣзнодорожной сѣти между большимъ чи-

сломъ совершенно самостоятельныхъ хозяйствъ и главнымъ образомъ конкурренціей между этими хозяйствами: эти причины вызываютъ самую капризную путаницу, самыя непредвидѣнныя колебанія провозной платы; по рядомъ съ ними необходимо признать, какъ указываетъ Саксъ*), и другія основанія многообразія тарифовъ и ихъ неустойчивости, а именно многообразіе и измѣняемость, замѣчаемыя въ самой хозяйственной жизни. Насколько указанные недостатки тарифовъ зависятъ отъ послѣднихъ причинъ, коренящихся въ самыхъ условіяхъ, среди которыхъ приходится дѣйствовать желѣзнымъ дорогамъ, они останутся и при казенной эксплуатаціи. Но въ такой степени недостатки эти не могутъ имѣть большаго значенія—они не могутъ вредно вліять на общественное хозяйство. Дѣйствительно, если сводить разнообразіе и измѣнчивость тарифовъ по времени къ условіямъ хозяйственной жизни, то причинами тарифныхъ различій нужно будетъ признать главнымъ образомъ два обстоятельства: различіе въ величинѣ пробѣга груза отъ пункта производства до рынка сбыта и — различія въ цѣнахъ грузовъ въ разныхъ мѣстахъ и въ разные моменты времени. Основной принципъ сообразованія тарифовъ съ тѣмъ, что можетъ заплатить грузъ, приводитъ при этихъ условіяхъ къ тому, что, при незначительной разницѣ въ цѣнахъ груза на мѣстѣ производства и въ пунктѣ потребленія и при значительномъ пробѣгѣ его, приходится назначать за провозъ его менѣе высокую единичную ставку, чѣмъ въ противоположныхъ случаяхъ, и что при измѣненіи цѣнности груза въ томъ или другомъ мѣстѣ приходится мѣнять принятую ставку, то понижая, то повышая ее: отсюда необходимо должны явиться съ одной стороны различія тарифовъ въ разныхъ мѣстахъ, съ другой стороны ихъ колебанія по времени.

---

*) *E. Sax.* „Die Verkehrsmittel“, т. II, стр. 178.

Перваго рода различія — пространственныя — не могутъ имѣть серьезныхъ неудобствъ для грузохозяевъ. Практически они сводятся къ тому, что по извѣстнымъ главнымъ теченіямъ важнѣйшихъ грузовъ должны быть установлены спеціально выработанные для нихъ тарифы по возможности съ точно указанною провозною платой отъ пункта отправленія до пункта назначенія. Изученіе этихъ тарифовъ, хотя бы въ большомъ числѣ сообщеній, при обезпеченіи публичности ихъ и ясности изложенія, не можетъ представить непреодолимаго труда, особенно для промышленниковъ, ведущихъ въ большинствѣ случаевъ одинъ какой-нибудь промыселъ; во всякомъ случаѣ это затрудненіе будетъ искупаться соотвѣтствіемъ тарифовъ съ условіями движенія въ разныхъ направленіяхъ. Необходимо при этомъ замѣтить, что и въ настоящее время неудобства отъ многообразія тарифовъ заставляютъ себя чувствовать собственно только при случайныхъ направленіяхъ перевозки, отклоняющихся отъ тѣхъ теченій, для которыхъ между участвующими въ перевозкѣ дорогами выработаны соглашенные тарифы: такія случайныя перевозки приходится разсчитывать по мѣстнымъ тарифамъ многихъ отдѣльныхъ линій, что и вызываетъ затрудненія въ виду неизвѣстности этихъ тарифовъ часто даже желѣзнодорожнымъ агентамъ, отправляющимъ грузы. Это неудобство, конечно, исчезнетъ при государственной эксплуатаціи, такъ какъ при ней должны будутъ существовать общіе нормальные тарифы для всей сѣти, по которымъ всегда и будетъ легко разсчитывать провозную плату въ случаяхъ, подобныхъ указанному. Отклоняющіеся отъ общаго теченія перевозки при такомъ разсчетѣ могутъ страдать отъ несоотвѣтствія тарифа съ условіями движенія груза; но эти несоотвѣтствія, если перевозка имѣетъ значеніе, если, случайная въ первый разъ, она является собственно началомъ новаго значительнаго товарнаго тока, могутъ быть

устранены путемъ выработки новыхъ спеціальныхъ тарифовъ; если такая выработка и будетъ встрѣчать препятствія въ большей неподвижности вообще государственнаго хозяйства, то въ то же время она будетъ облегчена тѣмъ, что не будетъ находиться въ зависимости отъ соглашенія между многими предпріятіями, имѣющими иногда противоположные интересы и разно смотрящими на вещи.

Точно также нельзя ожидать вредныхъ колебаній тарифовъ и вредной неустойчивости ихъ. Такія явленія, которыя коренным образомъ измѣняютъ отношенія цѣнъ въ разные моменты времени, какъ измѣненія въ условіяхъ производства, открытіе новыхъ рынковъ, возникновеніе новыхъ отраслей промышленности и т. п., не повторяются ежедневно,—слѣдовательно, вызываемыя такими коренными измѣненіями въ экономической жизни колебанія тарифовъ не могутъ быть слишкомъ часты и страдать отъ такихъ колебаній тарифное дѣло не можетъ. Между тѣмъ при государственномъ хозяйствѣ будутъ имѣть мѣсто измѣненія, вызываемыя только этими причинами; тѣ же временныя колебанія цѣнъ, которыя объясняются чисто случайными причинами и иногда прямо торговой спекуляціей,—колебанія, за которыми склонно гнаться частное желѣзнодорожное предпріятіе, участвующее въ такихъ спекуляціяхъ и иногда прямо способствующее возникновенію игры на пониженіе и повышеніе цѣнъ,—такія колебанія, вызывающія наиболѣе вредныя и непредвидѣнныя колебанія тарифовъ, очевидно, не будутъ оказывать вліянія на тарифы казенной эксплуатаціи, какъ въ силу того, что государство, въ качествѣ представителя постоянныхъ интересовъ населенія, по существу не можетъ руководствоваться въ своей политикѣ минутнымъ состояніемъ хозяйства, такъ и просто въ силу большей неподвижности государственнаго, административнаго механизма.

Вмѣстѣ съ указанными главными преимуществами ка-

зенныхъ тарифовъ, наиболѣе важными для хозяйственной жизни, можно ожидать и другихъ улучшеній въ тарифномъ дѣлѣ отъ государственной эксплуатаціи рельсовыхъ путей: безпристрастнаго и точнаго примѣненія объявленныхъ тарифовъ, безъ уступокъ отдѣльнымъ лицамъ, безъ намѣренныхъ повышеній провозной платы въ ущербъ нѣкоторымъ грузохозяевамъ, такъ какъ такія дѣйствія являются прямо несовмѣстимыми съ порядкомъ казеннаго управленія,—строгаго соблюденія принципа публичности тарифовъ въ виду отсутствія для государства какихъ-либо основаній скрывать отъ кого-либо назначаемыя имъ цѣны за провозъ и въ виду того, что своевременное и въ одномъ опредѣленномъ изданіи объявленіе ихъ обегчаетъ задачу доведенія ихъ до свѣдѣнія непосредственныхъ исполнителей распоряженій центральной администраціи.

Говоря о вѣроятныхъ преимуществахъ государственной эксплуатаціи, необходимо остановиться на одномъ весьма серьезномъ возраженіи, которое дѣлаетъ противъ нея Саксъ. Возраженіе это заключается въ томъ, что, овладѣвъ желѣзнодорожными тарифами, государство будетъ оказывать слишкомъ большое вмѣшательство въ хозяйственную жизнь народа, что оно искусственнымъ построеніемъ тарифовъ будетъ вліять на развитіе народнаго хозяйства такъ же, какъ и таможенными пошлинами, причемъ вліяніе это будетъ опредѣляться интересами и взглядами случайно стоящей во власти партіи *). Завѣдывая тарифами, государство, дѣйствительно, будетъ необходимо оказыв атьвмѣшательство въ хозяйство страны, и если оно въ своей экономической политикѣ преслѣдуетъ какія-либо опредѣленныя цѣли, оно въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ будетъ имѣть могущественное орудіе для осуществленія своихъ предначертаній и достиженія своихъ цѣлей. Въ настоящемъ сочиненіи не мѣсто

*) E. Sax. «Die Verkehrsmittel». т. II. стр. 184.

обсуждать вопросъ о томъ, насколько такое вмѣшательство государства оправдывается съ обще-экономической точки зрѣнія, и въ какой мѣрѣ оно должно быть допущено въ хозяйственной жизни народа; но для того, чтобы придти къ опредѣленному выводу по интересующему насъ вопросу, и нѣтъ надобности рѣшать этотъ общій экономическій вопросъ. Въ разсматриваемомъ нами случаѣ дѣло идетъ вовсе не о томъ, чтобы съ передачей тарифовъ въ вѣдѣніе государства замѣнить свободу хозяйственной жизни зависимостью отъ правительственной политики, опекой государства, а въ томъ, чтобы замѣнить зависимость отъ частныхъ акціонерныхъ компаній—зависимостью отъ государства. Слѣдуетъ рѣшить не вопросъ: что лучше—свобода или опека, а вопросъ: что лучше—опека частныхъ монополистовъ, или опека государства? Желѣзныя дороги во всякомъ случаѣ и всегда будутъ дѣйствовать также, какъ таможни: онѣ необходимо будутъ или закрывать, или открывать извѣстный рынокъ для данныхъ продуктовъ,—или облегчать имъ доступъ туда, гдѣ ихъ спрашиваютъ или наоборотъ; но при системѣ частныхъ хозяйствъ онѣ будутъ дѣйствовать въ томъ или въ другомъ направленіи въ зависимости отъ желанія и выгоды частныхъ лицъ, а при казенной эксплуатаціи—отъ намѣреній правительства. Разница въ результатахъ сведется къ тому, что при казенной эксплуатаціи всѣ мѣстности данной страны въ отношеніи доступности для нихъ рынковъ сбыта будутъ поставлены въ возможно-одинаковыя условія, при частной же эксплуатаціи отдѣльныя мѣстности будутъ пользоваться исключительными преимуществами, недоступными для другихъ, въ зависимости отъ коммерческой ловкости завѣдывающихъ тарифнымъ дѣломъ на отдѣльныхъ дорогахъ, нерѣдко въ зависимости отъ связей, которыя имѣютъ хозяева желѣзныхъ дорогъ съ другими промышленными предпріятіями. Насколько равномѣрность предпочтительнѣе

такихъ случайныхъ привилегій, настолько же казенная эксплуатація имѣетъ болѣе преимуществъ передъ частной.

Но, разсматривая этотъ вопросъ нужно, еще остановиться на одной сторонѣ этого дѣла, указанной Саксомъ: на возможности крупныхъ ошибокъ со стороны правительства. Политика государства въ тарифномъ дѣлѣ дѣйствительно можетъ опредѣляться взглядами, случайно усвоенными правительственными органами, взглядами можетъ-быть невѣрными, и нельзя отрицать, что она можетъ такимъ образомъ получить ошибочное направленіе, какъ и вообще вся хозяйственная политика; въ этомъ случаѣ, конечно, тѣмъ хуже для народа, чѣмъ могущественнѣе вліяніе правительства. Но изъ возможности такихъ неправильныхъ теченій въ государственной жизни, приносящихъ вредъ народу, нельзя дѣлать основанія для сохраненія частныхъ хозяйствъ на желѣзныхъ дорогахъ, какъ дѣятелей, которые должны парализовать вредную дѣятельность государства. Какова бы ни была экономическая политика государства, она должна быть единой, и такой строй, при которомъ возможно, чтобы государство добивалось одной цѣли, а существующія внутри этого государства учрежденія, пользующіяся его покровительствомъ, вели бы свою самостоятельную политику и дѣлали бы все возможное, чтобы добиться цѣлей противоположныхъ государству,—очевидно недопустимъ. А между тѣмъ именно такое явленіе возможно при сохраненіи частнаго хозяйства на дорогахъ. Что оно составляетъ не одну теоретическую возможность, а существуетъ дѣйствительно, доказываетъ та борьба, которую еще и до сихъ поръ не завершило наше вѣдомство путей сообщенія съ частными дорогами, прилегающими къ нашей окраинѣ, изъ-за ввозныхъ тарифовъ: мы видимъ здѣсь именно такой примѣръ противодѣйствія покровительственной системѣ, принятой въ нашемъ государствѣ, со стороны частныхъ обществъ, видѣвшихъ

свою выгоду въ томъ, чтобы развивать движеніе грузовъ изъза границы, и устанавливавшихъ въ виду этого пониженные желѣзнодорожные тарифы тамъ, гдѣ государство повышаетъ тарифы таможенные. Устраненіе подобныхъ явленій, согласованіе желѣзнодорожной тарифной политики съ общею экономическою политикой страны составляетъ, несомнѣнно, одно изъ важныхъ преимуществъ системы казенной эксплуатаціи.

До сихъ поръ мы говорили о преимуществахъ тѣхъ принциповъ, которые должны быть усвоены государствомъ, какъ хозяиномъ тарифнаго дѣла. Перейдемъ теперь къ вопросу о томъ, насколько доступно государству осуществленіе этихъ принциповъ; разсмотримъ, не представится ли практически неосуществимою для государства такая задача, какъ установленіе системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ единообразной для всего государства, но согласованной съ интересами промышленной жизни разныхъ частей его, устойчивой, но въ то же время настолько жизненной, чтобы не становиться въ противорѣчіе съ перемѣнами, происходящими въ народномъ хозяйствѣ въ силу его развитія.

По общепринятому мнѣнію, отвѣтъ на эти вопросы долженъ быть скорѣе отрицательный. Государственное хозяйство привыкли считать настолько неподвижнымъ, настолько замкнутымъ въ соблюденіе строгой формальности, настолько чуждымъ жизни, что признаютъ такое дѣло, какъ эксплуатація желѣзныхъ дорогъ, для него недоступнымъ. Что государство во многихъ случаяхъ проявляло въ хозяйствѣ тѣ черты, которыя ему приписываютъ, нельзя оспаривать, однако нѣтъ никакихъ основаній думать, что такъ должно быть и что иначе быть не можетъ. Напротивъ, въ дѣлѣ, которое наиболѣе близко къ тарифному хозяйству на желѣзныхъ дорогахъ,—въ дѣлѣ таможенныхъ тарифовъ государство проявляло всегда и достаточную энергію, и доста-

точную подвижность. Въ желѣзнодорожномъ тарифномъ дѣлѣ нѣтъ никакихъ особенностей, которыя дѣлали бы его особенно труднымъ для государства, и если оно признается свойственнымъ исключительно частнымъ предпріятіямъ, то такой взглядъ можетъ быть оправданъ только въ томъ случаѣ, если признать идеаломъ ту политику частныхъ желѣзныхъ дорогъ, которая выражается въ игрѣ тарифами, въ тѣхъ мѣрахъ, которыя принимаются для успѣшной борьбы съ конкуррирующими предпріятіями. Такое веденіе дѣла недоступно государству, и разъ оно бываетъ вынуждено вступить на путь такой коммерческой спекуляціи, какъ это бываетъ напримѣръ при совмѣстномъ существованіи частныхъ и казенныхъ дорогъ въ одной странѣ, оно непремѣнно будетъ побѣждено и окажется вполнѣ несостоятельнымъ. Но, какъ мы уже видѣли раньше, такое состояніе тарифовъ, когда они становятся предметомъ оборотовъ, близкихъ къ биржевой игрѣ цѣнностями, далеко не можетъ быть признано идеальнымъ, и невозможность сохраненія его при государственномъ хозяйствѣ составляетъ только причину желать водворенія казенной эксплуатаціи. Если же поставить тарифную политику въ тѣ границы, которыя я старался выяснить въ предъидущемъ изложеніи, тарифное дѣло не можетъ считаться недоступнымъ для государства.

Что касается до самой выработки тарифовъ, то она не можетъ представить особыхъ затрудненій. Тѣ данныя, которыя государство должно имѣть въ рукахъ для правильнаго рѣшенія тарифныхъ вопросовъ: свѣдѣнія объ условіяхъ производства разныхъ товаровъ въ разныхъ мѣстахъ, о рынкахъ сбыта этихъ товаровъ, о цѣнахъ ихъ, объ условіяхъ и направленіяхъ ихъ движенія—необходимы ему для веденія вообще всего своего хозяйства, для правильнаго рѣшенія податныхъ вопросовъ, для установленія таможенныхъ тарифовъ, для удовлетворенія потребностей арміи и т. п. Завѣдывая

желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ, государство, черезъ свои мѣстные органы управленія желѣзными дорогами, войдетъ въ непосредственное соприкосновеніе съ промышленною жизнью каждой мѣстности, пересѣкаемой желѣзными дорогами, и получитъ возможность не только ознакомиться съ нуждами этой мѣстности, но и со всѣми особенностями ея хозяйства и съ тѣми особенностями перевозки грузовъ, которыя необходимо знать для рѣшенія собственно тарифныхъ вопросовъ. Въ то же время, объединяя всѣ мѣстныя данныя въ центральныхъ органахъ управленія желѣзными дорогами и поддерживая связь между этими органами и управленіемъ другими частями государственнаго хозяйства, оно будетъ имѣть возможность поставить удовлетвореніе мѣстныхъ нуждъ въ соотвѣтствіе съ общими, преслѣдуемыми государствомъ, цѣлями и такимъ образомъ ввести тарифное дѣло въ общую систему государственнаго хозяйства. Выполненіе этой программы не требуетъ отъ государства никакихъ несвойственныхъ ему техническихъ пріемовъ: осуществимость ея зависитъ лишь отъ правильнаго веденія хозяйственной статистики, дѣла конечно сложнаго, но составляющаго безусловную необходимость для государства и помимо завѣдыванія желѣзнодорожными тарифами. Нельзя при этомъ не замѣтить, что эксплуатація желѣзныхъ дорогъ при организаціи статистики не только не составитъ для государства лишнихъ затрудненій, но даже облегчитъ ему выполненіе его задачи, такъ какъ въ разбросанныхъ по всей странѣ желѣзнодорожныхъ станціяхъ государство найдетъ массу наблюдательныхъ пунктовъ, которыми оно съ удобствомъ можетъ воспользоваться для собиранія необходимыхъ ему свѣдѣній.

Но возраженіе противъ казеннаго завѣдыванія желѣзнодорожными тарифами можетъ быть сдѣлано съ другой стороны. Какъ я уже сказалъ выше, такое завѣдываніе необходимо связано съ передачей казнѣ всей эксплуатаціи же-

лѣзныхъ дорогъ, такъ какъ нельзя допустить возможности такого состоянія, при которомъ государство черезъ тарифы опредѣляло бы доходъ дорогъ, а производство расходовъ, совершеніе всѣхъ сдѣлокъ съ грузохозяевами и самое исполненіе перевозокъ было бы предоставлено частнымъ предпринимателямъ. Возможно ли и желательно ли такое казенное завѣдываніе всѣмъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ?

Вопросъ этотъ самъ по себѣ настолько обширенъ и сложенъ, что требуетъ самостоятельнаго изслѣдованія и не можетъ быть разобранъ въ настоящемъ сочиненіи, посвященномъ спеціально тарифному вопросу. Здѣсь можетъ быть намѣчена только та общая точка зрѣнія, которая заставляетъ допустить рѣшеніе этого вопроса въ пользу казенной эксплуатаціи. Дѣло въ томъ, что при замѣнѣ частной эксплуатаціи казенною рѣчь идетъ вовсе не о замѣнѣ личнаго хозяйства бюрократическимъ,—замѣнѣ, невыгодность которой постоянно выставляется на видъ,—а только о замѣнѣ бюрократическаго акціонернаго хозяйства бюрократическимъ государственнымъ *). Такая постановка вопроса несомнѣнно указываетъ на возможность его рѣшенія въ пользу государственнаго хозяйства, ибо нѣтъ основаній предполагать, что дѣло, доступное для чиновниковъ, находящихся на службѣ у частныхъ обществъ, будетъ недоступно для служащихъ у государства. Весьма вѣроятно, что организація казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ потребуетъ извѣстныхъ отступленій отъ тѣхъ формъ, которыя усвоены государствомъ въ его дѣятельности, но несомнѣнно, что такое отступленіе не имѣетъ въ себѣ ничего невозможнаго и не можетъ быть признано въ принципѣ не желательнымъ. Государство, какъ и все на свѣтѣ не можетъ замкнуться и оцѣпенѣть въ разъ навсегда усвоенныхъ формахъ: развивающаяся жизнь ста-

*) *Wagner.* „Finanzwissenschaft“, т. I, стр. 668.

вить ему постоянно новыя задачи, и если оно организмъ дѣйствительно жизнеспособный, оно должно разрѣшать эти задачи и соотвѣтственно имъ измѣнять и свое устройство, и свой образъ дѣйствій.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ:

Страница:	Строка:	Напечатано:	Должно быть:
12	7 св.	государственн	государственнаго
43	11 св.	о соотвѣтствуютъ	а соотвѣтствуютъ.
„	2 сн.	печѣмъ	ничѣмъ.
44	3 св.	предпринимать	предприниматель.
54	1 сн.	безъп а	безъ
55	5 сн.	временъ	временемъ
61	15 св.	0,033	0,0373
109	19—20 св.	линій	линій
146	23—24 св.	пагрузки	пагрузки
204	2 св.	пистанціей	пистанціей
210	14 св.	а въ средѣ	и въ средѣ
221	7—8 сн.	обществѣстности	общеизвѣстности.

Цѣна 2 р. 50 к.

8p

320 р.

D II 3804
dbl